

3,80 €

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 12
Dezember 2006
55. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,40 €
Schweiz 7,50 sFr
Benelux 4,40 €
Frankreich 4,40 €
Italien 5,- €
Dänemark 42,- dkr

B13411

WERKSTATT
- VT95-Oldtimer aufgefrischt
- Häuslebau in N und Z

TESTS
- ECoS-Zentrale
- Tilligs 86

Mit Marktübersicht
Die Enkel der Schienenbusse

105-Jährige im Einsatz
Esslinger Dampf-Oldtimer

Messe Leipzig
Standortbestimmung

Nachts im Dampf-Bw
Zwischen Tag und Traum

Mariahöh, *Teil 2*
Die Mischung macht´s

Die wiederentdeckte Magistrale

ZEIT-REISE

Auf der Ostbahn Richtung Königsberg

Inhalt



86 Herbstmesse
„Modell-Hobby-Spiel“ in Leipzig, die größte Publikumsmesse im Osten, lockt Jahr für Jahr mehr Besucher.



16 Ostbahn-Träume
Ob zum Plandampf oder mit Diesel: Eine Fahrt auf der Ostbahn ist ein Eisenbahnromantik-Erlebnis.

Lederhose 80 und Bundesbahn
Gleich drei Spurweiten finden sich auf der Anlage „Mariahöh“ in 1:87 – und der benannte Bahnhof.





26 Retter für Regionen
Dieseltriebwagen verschiedener Typen bilden heutzutage vielerorts das Rückgrat im regionalen Schienenpersonennahverkehr.



Titel: EG Stangel; Lokomotive Roco; Wagen Brawa; Figuren Preiser; Modellbau Georg Kerber
Foto: Andreas Stirl



34 Nacht unter Dampf
Das Dampflok-Bw im Westen Polens ist ein Mekka für Enthusiasten: Wollstein, heute Wolsztyn.

BAHNWELT AKTUELL

SAAR-LOR-LUX

Schweres Zugunglück

Foto: Witry



Rund 150 Ordnungshüter sorgten nach dem Unfall für geordnete Zustände und riegelten die Unglücksstelle komplett ab.

● Auf der grenzüberschreitenden Bahnstrecke zwischen dem luxemburgischen Rangierbahnhof Bettemburg und dem lothringischen Bahnhof Thionville auf Höhe der Ortschaft Zoufftgen ereignete sich am Mittwoch, 11. Oktober 2006, gegen 11.45 Uhr ein schwerer Bahnunfall, der sechs Todesopfer, zwei Schwer- und 14 Leichtverletzte forderte. Auf diesem Teil der zweigleisigen Strecke befand sich eine Baustelle, an der die Züge eingleisig vorbeigeleitet wurden. Ein aus Lothringen kommender Güterzug fuhr Richtung Bettemburg. In einer unübersichtlichen Kurve stieß der Güterzug frontal mit einem auf demselben Gleis entgegenkommenden CFL-Regionalexpress zusammen. Dabei begrub die etwa 90 Tonnen schwere Güterzuglok einen Teil des Personenzuges unter sich und riss den Zuganfang komplett auf. Beide Lokführer starben beim Aufprall. Ein sich in der Nähe befindender Bahnarbeiter starb ebenfalls bei dem Zusammenstoß. Drei Passagiere starben im Chaos aus verbogenem Stahl. Da der Unfall auf französischem Boden stattfand, der hintere Triebkopf des CFL-Triebzuges aber noch auf luxemburgischem Boden stand, betraf das Unglück beide Länder unmittelbar. Ein Großaufgebot an Rettungs- und Ordnungskräften aus beiden Ländern wurde sofort zur Unglücksstelle geschickt und nationale Katastrophenpläne wurden aktiviert. Sieben Bergungsteams und rund 100 Feuerwehrmänner mit etwa 50 Einsatzfahrzeugen eilten sofort zur Unglücksstelle. Viele Fahrzeuge kamen aus mehr als 50 Kilometern Entfernung. Der luxemburgische Premierminister Jean-Claude Juncker und der französische Premier Dominique de Villepin trafen gleich am Nachmittag am Unglücksort ein. Eine Rangierlok der CFL brachte umgehend einen Bergungszug mit Werkzeug zur Unglücksstelle. Die Räumungsarbeiten dauerten insgesamt eine Woche. Zwei Kräne bargen die verunglückten Fahrzeuge. Weshalb beide Züge zur selben Zeit auf dem selben Gleis unterwegs waren, muss noch endgültig geklärt werden. Dazu wird der Vorfall grenzüberschreitend von Experten beider Länder untersucht. Am Sonntag, 15. Oktober, gab die CFL jedoch bereits bekannt, dass der Fahrdienstleiter des Stellwerks Bettemburg den vor dem roten Signal wartenden CFL-Lokfürer zur Weiterfahrt aufgefordert haben soll. Als der Fahrdienstleiter laut CFL anscheinend seinen Fehler erkannte, soll er, jedoch bereits zu spät, eine Notbremsung veranlasst haben. Der Fahrdienstleiter wurde vom Dienst suspendiert. Die Ermittlungen laufen dennoch weiter.



Foto: Müller

Bei Legefeld an der Strecke Weimar – Kranichfeld war eine Zeit lang dieses provisorische Scherengitter im Einsatz. Die Strecke musste mit einem Posten gesichert werden. Der Ersatz durch eine moderne Halbschrankenanlage ist für 2007 avisiert.



Foto: Mann

Am Abend des 15.Oktober 2006 pausiert 261 671, die dem privaten Vermieter Andreas Voll gehört, im Güterbahnhof von Aschaffenburg. Die Lok diente zum Verschub von Baustoffen und Baugeräten, die derzeit beim Umbau der Bahnsteige des Hauptbahnhofes benötigt werden.

COTTBUS

Großer Verkehrstag

● 850 Jahre Cottbus und 140 Jahre Strecke Berlin – Cottbus waren zwei Geburtstage, aus deren Anlass es am 16. September 2006 einen Verkehrstag in der Lausitzmetropole gab. Das Instandhaltungswerk Cottbus, Cottbusverkehr, der DB-Betriebshof, die Regio-Werkstatt und der Bahnhof sowie der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg veranstalteten aus diesem Anlass einen Tag der offenen Tür. Alle Veranstaltungsorte waren mit kostenlosen Bus-Shuttlen verbunden, die mit Oldtimern gefahren wurden! Auch zwei Sonderzüge waren im Einsatz. Zum einen der von 52 9177 gezogene Sonderzug der Dampflokfreunde aus Berlin und zum anderen einer aus Wollstein mit der PKP-Dampflok Ol 49-7. Übrigens soll ein dritter Geburtstag nicht unerwähnt bleiben: Der in Cottbus ansässige Lausitzer Dampflok-Club blickt 2006 auf sein 15-jähriges Bestehen!



Foto: F. Heilmann

Gast aus Wolsztyn (Wollstein) im Bh Cottbus: Die Ol 49-7 der PKP stand einträchtig neben 35 1019 des Lausitzer Dampflokclubs.

NRW

Railion nutzt Loks der RAG-Bahn

● Zum 4. September 2006 hat Railion Deutschland den Triebfahrzeugeinsatz für die Cargo-Leistungen auf der Oberen Ruhrtalbahn (KBS 435) geändert. Anstelle der Baureihe 294 kommen jetzt Lokomotiven der Tochtergesellschaft RAG Bahn und Hafen GmbH, in der Regel eine von Mitsui Rail Capital Europe BV angemietete G 1206, zum Einsatz. Von Schwerte (Ruhr) ausgehend bedient die Lok die Tarifpunkte Wickede (Ruhr), Neheim-Hüsten, Bestwig sowie die Anschlussstelle Egger bei Brilon Stadt.



Foto: Schumann

Am 11. September 2006 hat Lok 832 der Railion-Tochter RAG Bahn und Hafen als TK-FZT 54387 (Brilon Wald – Egger) den Bahnhof Brilon Stadt erreicht und drückt die für die Firma Egger bestimmten Wagen in den Privatanschluss.

Kurze Tage, lange Gesichter



Dr. Karlheinz Haucke

Die Tage werden kürzer, die Gesichter dagegen länger: Untrügliche Indizien, dass Weihnachten nicht mehr fern ist, die zündende Idee fürs Gabenfest freilich bislang auf sich warten ließ. Dabei liegt das Gute, wie eigentlich fast immer, doch so nah´.

Wie? Nein, ich meine nicht die geradezu sensationelle Krawatte in den Nationalfarben mit eingearbeiteter Knopfzelle und Hymne, auch nicht die so überaus praktische Unterwäsche aus Feinripp und schon gar nicht das sich garantiert nach Gebrauch umweltschonend selbstzerstörende Kombi-Zwiebel-Knoblauchzehen-Haarschneidegerät mit eingearbeiteter Dunstabzugshaube und Mikrobenfilter.

Wie? Richtig, ich habe das Flügelrad im Sinn. Dabei muss es keineswegs die ausgewachsene Pazifik unterm 30 Meter hohen Tannenbaum sein. Einige Nummern respektive Nenngrößen kleiner tun es auch.

An und mit der Modellbahn, längst nicht mehr das rein geschlechtsspezifische Vergnügen, entspannen sich selbst Führungskräfte. Und die haben das auch bitter nötig, betrachtet man die diversen Trainingsprogramme für diese Sorte Alphatiere: „Kreatives Coaching" verspricht zum Beispiel völlig neue Lernerfahrungen, wobei „die Kommunikationsmuster von Hunden…die Grundlage" bilden. Beißen oder mit dem Schwanz wedeln?

Es scheint als Ausweg der Griff zum Handy geboten: „Fulle Ihr Handy vom Leben, Ringtonen und Bilden an", offeriert ein Mobildienstleister. Da lob´ ich mir doch die Modellbahn. Die versteht man wenigstens!

Bahnwelt Aktuell



Foto: Schulz

Das 100-jährige Bestehen des Bw-Standortes Berlin-Schöneweide wurde am verlängerten Wochenende vor dem 3. Oktober zünftig begangen. Viele Schaulustige zog es mit Sonderzügen in die historische Betriebsstätte, die heute Heimstatt der Dampflokfreunde Berlin e.V. ist.

Anfang Oktober wurden in den Niederlanden auf den beiden neuen Wechselstrom-Strecken, HSL-Zuid und Betuweroute, Resonanzmessungen unter 25 kV/50 Hz durchgeführt. Für die Messungen wurde ein Flirt-Triebzug (RABe 521 011-7) der SBB mit einer speziellen Software ausgerüstet. Damit wurde das Netz mit Hilfe von einem der Traktionsstromrichter mit verschiedenen Frequenzen angeregt.



Foto: van Alphen

Zwischenhalt

Zwischen Sassnitz und Baltijsk (Pillau) wird es eine neue Fährverbindung geben. Am 19. Oktober 2006 unterzeichnete der russische Transportminister Igor Lewitin in Mukran eine entsprechende Vereinbarung. Mecklenburg-Vorpommerns Wirtschaftsminister Dr. Otto Ebnet rechnet mit einer Verdopplung des Umschlags in Mukran bis 2015.

In Gotha soll das alte Empfangsgebäude (EG) verschwinden. Der Stadtrat beschloss am 17. Oktober 2006 die Beantragung von Fördermitteln für das „Sanierungsgebiet Altstadt“, zu dem das EG gehört. Die DB AG hat kein Interesse an dem Gebäude.

Von Hamburg nach Cuxhaven wird ab Dezember 2007 der Metronom fahren. Das ist das Ergebnis einer EU-weiten Ausschreibung, bei der der Metronom als einziger Bieter im Rennen blieb.

79 Prozent der Befragten einer Forsa-Umfrage, die im Magazin „stern“ veröffentlicht wurde, gehen davon aus, dass die DB AG ihre Bilanz für den Börsengang verbessern will und deshalb ab Jahreswechsel höhere Preise verlangt. Die Argumente der DB AG (vor allem höhere Energiekosten) werden nur von 11 Prozent geglaubt.

Halle an der Saale soll bis 2010 einen neuen Rangierbahnhof bekommen. Das 90-Millionen-Euro-Projekt soll einer der größten Verschiebebahnhöfe in den östlichen Bundesländern werden.

Der City-Tunnel in Leipzig kommt aus den Schlagzeilen nicht heraus. Der Vortrieb verzögert sich, weil die Tunnelbohrmaschine (Stand Mitte Oktober) nicht abgenommen war und an den Zwischenstationen Versteifungen noch nicht gebaut sind. Die Bauzeit selbst wird mit mindestens drei Jahren veranschlagt. Auch von höheren Kosten ist erneut die Rede.

Kritik an den Streiks von Transnet und GdBA hat die Ostdeutsche Eisenbahn (ODEG) geübt. ODEG-Züge fielen abschnittsweise aus. Zitat: „Die ODEG hat kein Verständnis für das Vorgehen von Transnet, das die unbeteiligten Fahrgäste aller Eisenbahnunternehmen trifft.“

Die Rettungszüge für die Hochgeschwindigkeitsstrecken (Rtz) erhalten eine neue Stromversorgung, als erster der in Würzburg stationierte Rtz. Bisher hatte jeder Wagen eine autarke Stromversorgung, künftig übernehmen die mit Stromerzeugern nachgerüsteten Dieselloks 714 und der Löschmittelwagen die Speisung der gesamten Einheit.

Aufgrund des hohen Schadbestandes bei der Baureihe 614 des Werkes Nürnberg sind verstärkt mit 218 bespannte Ersatzgarnituren zu beobachten. Die Außerdienststellung der 614 ist beschlossene Sache: Sie erhalten keine HU mehr.

Die AKN Eisenbahn AG weihte am 27. September die Schieneneinfädelung der AKN-Strecke in den S-Bahnhof Hamburg-Eidelstedt ein. Die Bauzeit betrug rund zwei Jahre. Die AKN-Züge können nun durch eine neue Brückenkonstruktion zwischen den beiden S-Bahn-Gleisen kreuzungsfrei in den S-Bahnhof eingefädelt werden. Die Baukosten von rund 15 Millionen Euro wurden im Wesentlichen vom Bund und der Freien und Hansestadt Hamburg getragen. Bislang mussten die AKN-Züge die S-Bahn-Gleise kreuzen, was beim dichten S-Bahn-Takt häufig zu Verspätungen führte.

Neuer Verkehrsminister in Brandenburg ist Reinhold Dellmann (SPD). Er löst Infrastrukturminister Frank Szymanski ab, der als neuer OB nach Cottbus geht. Dellmann studierte in Dresden Transporttechnologie und war bei der DR tätig.

185 555 ist die erste auch für Frankreich zugelassene E-Lok von „Rail4chem“. Das Essener Unternehmen rechnet mit raschen Zuwächsen im Frankreich-Verkehr.

Die Traxx F 140 AC2 von Bombardier hat Anforderungen neuer österreichischer Eisenbahngesetze erfüllt und ist damit neben Deutschland und der Schweiz auch dort für den Schienenverkehr zugelassen.

Die Eurobahn, ab 2007 Keolis, hat für die Bedienung des Hellwegnetzes im Münsterland bei Stadler in Pankow 25 vierteilige Triebzüge vom Typ „Flirt“ bestellt. Die Auslieferung soll ab Mitte 2008 erfolgen, die Verkehrsübertragung erfolgt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008.

Die Frey-Gruppe mit Sitz in Gründau hat Insolvenz angemeldet. Betroffen sind die Holding GmbH und fünf Tochtergesellschaften (unter anderen TLG Logistik). Die Frey-Gruppe war im Fahrwegeunterhaltungs- und Baustellenservice tätig.

Neue Güterwagen will die DB AG beschaffen. Ab 2007 sollen laut Ausschreibung 100 Schüttgutwagen Facns 141, 150

BAYERN

GTW-Tests



Foto: Dollinger

● Nachdem bereits im August neue FLIRT-Triebzüge des Herstellers Stadler rund um Treuchtlingen erprobt wurden, ist nun erneut ein Zug des Schweizer Schienenfahrzeugspezialisten in der Region unterwegs: Ein Gelenktriebwagen (GTW) pendelte in der ersten Oktoberwoche zwischen Donauwörth und Roth beziehungsweise Uffenheim und Treuchtlingen. Der Stadler-GTW ist einer der meistverkauften Nahverkehrszüge in Europa und wird derzeit neben der Schweiz in neun weiteren Ländern von 25 Bahngesellschaften eingesetzt. Die europaweit tätige Arriva-Gruppe will mit insgesamt 43 GTW verschiedener Versionen ab 2007 Nahverkehrsleistungen in den holländischen Provinzen Groningen und Friesland anbieten, wobei mit acht Zügen auch grenzüberschreitend ins deutsche Leer (Ostfriesland) gefahren werden soll. Der GTW ist bei den Bahngesellschaften so beliebt, weil er modular aufgebaut ist. Die EVU können zwischen elektrischem und dieselelektrischem Antrieb sowie unterschiedlicher Innenausstattung und verschiedenen Längen wählen. Der Zug ist zudem für Normal- und Schmalspurbahnen und auch für Zahnradbahnen erhältlich. Das Konzept der GTW ist ungewöhnlich, da die gesamte Antriebstechnik in einem als Powerpack bezeichneten Antriebsmodul zentral in der Zugmitte und nicht wie normal über den gesamten Zug verteilt angeordnet ist. Dieses Powerpack verfügt beim 2/8 von Arriva über zwei je 375 kW starke Dieselmotoren, die zwei Generatoren antreiben, welche wiederum die beiden Elektromotoren an den Achsen des Powerpacks versorgen. Der Zug erreicht damit eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Ein Vorteil dieser Anordnung ist weniger Lärm und Vibration sowie mehr Platz in den Fahrgasträumen, allerdings sind die beiden Zugenden nur über einen schmalen Gang verbunden.

Vom Hersteller werden derzeit vier Varianten von gut 100 bis 180 Sitzplätzen angeboten. Der Anfang Oktober erprobte Zug war ein GTW 2/8.

Drehgestell-Flachwagen mit Planenabdeckung, 100 Schüttgutwagen Falns und 300 festgekuppelte Schiebewandwagen Himrrs-tt 326 geliefert werden.

■ **Die ÖBB** hat sich wohl endgültig auf „eine technisch und wirtschaftlich ausgereifte Variante für den neuen Hauptbahnhof" in Wien geeinigt. Er soll ab 2009 auf dem Gelände des Südbahnhofs entstehen und bis 2012 fertiggestellt sein.

■ **Rhenus und Keolis** gehen ab 2007 getrennte Wege, die einzelnen Verkehrsbetriebe werden je einem Gesellschafter des bisherigen Joint-Venture zugeordnet.

■ **Veolia Transport Niederlande** hat bei Stadler 16 GTW 2/6 und sechs GTW 2/8 bestellt. Die Triebwagen werden ab Dezember 2007 auf der Dieselstrecke Nijmegen – Roermond eingesetzt.

■ **SNCF Fret,** Güterverkehrssparte der französischen Staatsbahn, liegt nicht auf Kurs. Generaldirektorin Anne-Marie Idrac sprach von einem „negativen Schock": Im ersten Halbjahr 2006 liege das Ergebnis 14 Prozent unter dem des Vorjahres. Die Ursache liege neben Arbeitskämpfen und Qualitätsmängeln auch in der Öffnung für private Konkurrenz. Idrac hat Benedikt Weibel, SBB-Präsident, mit einem Exposé beauftragt, das Ende 2006 vorliegen soll.

■ **Guy Wyser-Pratte,** US-Finanzinvestor und Initiator des Sanierungskurses bei der Vossloh AG, hat seine Beteiligung an dem Kieler Unternehmen verkauft. Als Grund nannte er „aktuelle Entwicklungen"; die Vossloh-Aktie brach zeitweise auf unter 35 Euro ein.

NRW

Loktausch bei Walzen-Irle

● Mit einem spektakulären Schwertransport traf am 20. Oktober 2006 die neue Werklok der Walzengießerei Irle in Netphen-Deuz ein. Die ehemalige DB-365 175 (Krupp 1963) war vom Ruhrgebiet über die Schiene bis nach Kreuztal-Buschhütten gekommen und dort auf einen Tieflader umgesetzt worden. Nach dem Straßentransport wurde die V 60 morgens wieder auf die Gleise des Werkanschlusses in Deuz gesetzt. Die Maschine hatte zuvor eine Revision erhalten und soll jetzt vor Ort auch optisch aufgearbeitet werden. Das Siegerländer Unternehmen setzt die Lok für die Transporte von bis zu 100 Tonnen schweren Walzen zwischen den beiden Betriebsteilen ein, deren Gleisanschlüsse an der zur Entwidmung anstehenden Strecke Weidenau-Deuz der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein (KSW) liegen. Seit dem 7. Juni 2004 läuft der Werksverkehr im Inselbetrieb, da die Strecke der ehemaligen Kleinbahn Weidenau-Deuz (KWD) vor Deuz unterbrochen wurde. Bisher wickelte den Irle-Werkverkehr die Kreisbahn Siegen-Wittgenstein mit der Lok 33 (MaK, G763C, 1993) ab. Die KSW-Lok kam anlässlich der Neuanlieferung mit demselben Schwertransport zurück nach Kreuztal-Buschhütten, um dort umgeladen und auf der Schiene zum KSW-Betriebshof in Siegen-Eintracht überführt zu werden.

Foto: Schneider



Die Verladung der 365 175 von der Schiene auf den Tieflader erfolgte in Kreuztal-Buschhütten.

Foto: Altmann



Zum 10. Geburtstag der Betriebsübernahme auf dem Zittauer Schmalspurnetz durch die SOEG fuhr dieser Sonderzug, der hier kurz vor Jonsdorf ist, mit Wagen aus allen vier ehemals üblichen Klassen!

Bahnwelt Aktuell

NIEDERLANDE

Dampflokparadies

● Mit dem Erwerb der Dampflokomotive 52 5933 der Westfälischen Almetalbahn (WAB) durch Stadskanaalrail (Star) verfügen niederländische Touristikbahnen inzwischen über nicht weniger als 15 Maschinen der Baureihen 50/52. Die Veluwsche Stoomtrein-Maatschappij hat elf Loks im Bestand, die Star inzwischen vier. Der Neuzugang betrifft die ehemalige sowjetische Beutelok TE 5933, die bis 1992 in Bw Bagrationowsk vorhanden war und dann an den Schweizer Verein Historische Lokomotiven verkauft wurde. Nach einer Hauptuntersuchung im RAW Görlitz kam die Lok jedoch nicht in die Schweiz, sondern wurde von der WAB ersteigert. Im Jahre 2002 liefen die Fristen der Lok ab, im Sommer 2006 erwarb die Star sie und ließ die Lok am 29. Juli 2006 in Altenbeken abholen. Die Überführung nach Leer/Ostfriesland scheiterte jedoch in Lippstadt an einer heißgelaufenen Vorderachse; nach einer Reparatur in der WLE-Werkstätte startete am 17. September 2006 die Reise gen Norden erneut. Erst zehn Tage später erfolgte die Ankunft in Stadskanaal, wo man die Lok möglichst schnell wieder in Betrieb nehmen will, weil die Star schon seit längerer Zeit keine Dampflok mehr einsetzen kann. Die beiden Tenderloks Anna und Emma befinden sich zur Zeit in Hauptuntersuchung, während die vor kurzem aus Walburg erworbenen 52 8060 und 50 3645 sowie die bereits längere Zeit vorhandene 52 8082 von einer Betriebstauglichkeit noch weit entfernt sind.

Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Mann

● Kommt ihnen dieser Tw nicht auch irgendwie spanisch vor? Anfang der 1980er-Jahre entwickelten Duewag und Waggon Union einen leichten Triebwagentyp für den Einmannbetrieb, der speziell auf die Verwendung bei privaten Eisenbahngesellschaften zugeschnitten war. Viele dieser 26 gebauten Exemplare sind heute noch bei verschiedenen Bahnen im Einsatz und manche erhalten auch nach einer Auffrischung im AW Kassel ein zweites Leben. Wir möchten nun von Ihnen wissen, um welchen Triebwagentyp es sich hierbei handelt und bei welcher bayerischen Bahn der hier gezeigte Wagen aktuell verkehrt.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Dezember 2006 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Oktoberheft lautete: „Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF)“. Gewinner sind: Horn, Th., 65830 Kriftel; Friedel, Karin, 08248 Klingenthal; Heidlich, Knut, 91785 Pleinfeld; Mario, Durante, I-30026 Portogruaro (VE); Sänger, Uwe, 66629 Freisen; Brosing, Günther, 09212 Limbach-Oberfrohna; Knust, Horst, 67071 Ludwigshafen; Dr. Grüner, Siegfried, 73207 Plochingen; Mayer, Uwe, 89547 Gerstetten; Familie Mathes, 12619 Berlin; Wufka, Chr., 08371 Glauchau; Schubert, Uwe, 01796 Pirna; Schröpfer, Heribert, 86161 Augsburg; Schimetschka, Karin J., 55116 Mainz; Jung, Erika, 35687 Dillenburg; Schedl, Gerda, 83607 Holzkirchen; Fritzsche, Hans, 64689 Grasellenbach; Burkert, Wolfgang, 73098 Rechberghausen; Grubner, Erwin, 88457 Kirchdorf; Bernhardt, Bernd, 04600 Altenburg.

ALLGÄU

Alle Räder stehen still



Foto: Marquardt

Bei der großen Sanierung waren Bauzüge des Gleisbauspezialisten Wiebe im Einsatz. Dabei kam auch die frühere 232 001-8 (V 320 001) wieder in ihr ehemaliges DB-Revier.

● Die zweigleisige Bahnstrecke Kempten – Immenstadt (KBS 970) ist seit 2. Oktober bis voraussichtlich 19. November 2006 für den Verkehr komplett gesperrt. Grund sind umfangreiche Oberbauarbeiten an beiden Gleisen. Ein zeitweiser eingleisiger Betrieb, der sich dort anbieten würde, konnte aufgrund der internen Regelung „Fahren und Bauen" der DB AG nicht durchgeführt werden. Die Regelung erlaubt für den gesamtem Zeitraum einer Baumaßnahme maximal 360 Zugfahrten oder nicht mehr als vier Züge pro Stunde auf dem zweiten Gleis.

■ *Am 15.Oktober beendete das „Rhön-Zügle“ auf der landschaftlich äußerst reizvollen Strecke von Mellrichstadt nach Fladungen seine diesjährige Fahrsaison. Die liebevoll „Bockl“ genannte 82 Jahre alte 98 886 pendelte mehrmals auf der 18 Kilometer langen Gesamtstrecke und brachte ihre voll besetzten Wagen mühelos ans Ziel. Im Fahrpreis inbegriffen war auch der Eintritt ins Fränkische Freilandmuseum, das in Fladungen zu einem Besuch einlädt.*



Foto: Mann



Foto: Bergelt

Von der verträumten sächsisch-thüringischen Nebenbahn Schönberg (Vogtl) – Schleiz West heißt es, zum Fahrplanwechsel Abschied zu nehmen. Bereits im Mai 1998 bestellte die LVG Sachsen den sächsischen Teil ab. Da Thüringen aber weiterhin SPNV bestellte und der einzige Weg ans Schienennetz durch Sachsen führt, ging der Betrieb weiter. Seither verkehrten Regiosprinter der Vogtlandbahn auf der Strecke. Auch wenn die offizielle Entscheidung Thüringens noch aussteht, scheint die Einstellung bereits beschlossene Sache. Motive wie hier der Haltepunkt Langenbuch am 23. September 2006 sind wohl bald Vergangenheit.

SCHWEIZ

Autobahn-Bahnhof Erstfeld



Foto: Armin Schmutz

Die Eröffnung fand im Beisein von Marco Borradori, Regierungsrat Kanton Tessin, Dr. Benedikt Weibel, Vorsitzender Geschäftsleitung SBB, und Isidor Baumann, Regierungsrat Kanton Uri, statt (v.l.). Sie hatten die Ehre, die Uhr auf Knopfdruck in Gang zu setzen.

● Die weltweit größte Bahnhofsuhr bei Erstfeld ist mit 7,8 Metern Durchmesser für Automobilisten und Lkw-Fahrer kaum zu übersehen. Seit dem 18. Oktober 2006 macht die Riesenuhr auf den neu eröffneten ersten Autobahn-Bahnhof aufmerksam. Die kurz vor Erstfeld sich gegenüberliegenden Raststätten brauchen eine Erneuerung. Diejenige auf der Süd-Nord-Achse ist nun vorübergehend geschlossen. Stattdessen stehen dort zwei EW IV-Speisewagen der SBB mit je 56 Sitzplätzen und dazwischen ein Gepäckwagen als Eingang. Damit das Ganze auch aussieht wie ein Zug, wurde Ae 6/6 610492-1 auffällig im Cargo-Look lackiert und vor den Zug gesetzt! Es handelt sich um die einzige so bemalte Ae 6/6, von der es bemerkenswerterweise zuerst das H0-Modell gab! (Siehe MEB 4/2006). Die Raststätte hat keinen Gleisanschluss, der Transport des Bahnmaterials erfolgte via Straße. Den 500 000 Franken teuren Bahnhof ermöglichten Sponsoren.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Bahn zum Tag der Einheit überfordert

● Zum Tag der Deutschen Einheit am 3. Oktober in Kiel wurde von der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) eine Tageskarte von jedem Bahnhof in Schleswig-Holstein nach Kiel für fünf Euro und eine Gruppenkarte für fünf Personen für 15 Euro angeboten. Bereits beim Anreiseverkehr morgens nach Kiel waren die Züge restlos überfüllt. Deswegen mussten viele Fahrgäste zurückgelassen werden, darunter Fernreisende und vollzahlende Fahrgäste. In Lübeck und Kiel hatte die Bahn ausreichend Triebwagen, Wagen und Loks stehen, darunter Doppelstockwagen, diese jedoch nicht eingesetzt. Für den Rückreiseverkehr am Nachmittag und Abend reagierte die DB lediglich mit dem Einsatz eines lokbespannten Zuges statt eines Tw zwischen Kiel und Neumünster. Überfüllte Züge wurden von der Bundespolizei und dem Bahnschutz abgesperrt. Lediglich die Lokführer in den Triebwagen fanden kulante Notlösungen. Wartezeiten von ein bis drei Stunden für einzelne Fahrgäste waren die Folge. Dirk Pohlmann, der Pressesprecher der DB AG für Schleswig-Holstein, entschuldigte sich bei den Reisenden. Man hätte im Vorwege gemeinsam mit der LVS mehr und längere Züge geplant, doch hätte man sich an der Kieler Woche orientiert, bei der es bisher immer gut klappte, wie Pohlmann hervorhob. Beim RE 2115 von Kiel nach Lübeck musste man rund 150 Reisende zurücklassen. Bei der RB 31919 von Kiel nach Flensburg blieben sogar 300 bis 500 Reisende zurück. Die Transportleitung der Bahn in Kiel hatte entschieden, Busse anzufordern. Der Pressesprecher führte weiter aus, dass die zurückgelassenen Reisenden, die sich später am Kundentelefon beschwerten, einen Reisegutschein als Entschädigung erhielten.

Der Schwellenleger

Wir haben ja keine anderen Sorgen



Das Vorfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofes: Noch ist das Ende nicht endgültig.

Foto: Habermann

● Geht es ihnen manchmal nicht auch so: Man fragt sich, ist man selbst verrückt oder sind es die anderen. Jüngstes Beispiel ist Stuttgart 21 und der Ausbau der Strecke Ulm – Stuttgart: 4,8 Milliarden Euro soll das Gesamtpaket kosten. Fast 10 Milliarden Mark, manchem verdeutlicht unsere alte Währung die Dimensionen besser, für eine Beschleunigung von wenigen Minuten auf der europäischen „West-Ost-Magistrale Paris – Bratislava“. Ich hoffe, man ist mir in der Slowakei nicht böse, aber ich sehe in Deutschland wichtigere Baustellen als eine Beschleunigung der Züge nach Bratislava. Ganz abgesehen davon wäre Stuttgart 21 das erste Großprojekt, das zum anfangs angegebenen Preis fertiggestellt würde. Anscheinend geht es diesem Land nicht schlecht genug, und wer ein Beispiel dafür sucht, dass wir immer noch auf hohem Niveau jammern, der muss nur in die Spätzlehauptstadt blicken. Der Bund hat wegen des Finanzierungsrisikos wenigstens Stuttgart 21 vertagt, der Ausbau Ulm – Stuttgart soll aber ab 2017 kommen.

Bahnwelt Aktuell

SACHSEN

Schwerer Bü-Unfall in Dresden



Foto: Halkasch

Der Unfallhergang spricht für einen Suizidversuch des Autofahrers, der diesen schweren Unfall auslöste.

● Ein 44-jähriger Mann aus der Nähe von Bischofswerda fuhr am Haltepunkt Dresden-Trachau am 12. Oktober 2006 mit seinem Pkw in den Regionalexpress nach Cottbus. Der Mann soll mit seinem Auto den Fußweg zum Bahnsteig des Haltepunkts hinaufgefahren sein. Dort soll er auf den Zug gewartet haben und mit seinem Kleinwagen kurz vor dem heranrasenden Zug in den Gleisbereich gefahren sein. Dabei entgleiste der Steuerwagen und stellte sich quer. In dieser Lage raste der Zug noch mehrere hundert Meter weiter, ehe er von einem Oberleitungsmast gestoppt wurde. Der Lokführer im Steuerwagen wurde schwer verletzt. Drei Fahrgäste trugen ebenfalls Blessuren davon. Weitere Fahrgäste und Passanten erlitten Schocks. Die Bergung des Zugs durch das THW und die Bahn dauerte bis in die Nachstunden. In dieser Zeit begann die DB AG mit der Instandsetzung des Bahnkörpers. Besonders das Gegengleis war völlig zerstört. Zunächst wurde noch in der folgenden Nacht das Unfallgleis in Richtung Radebeul notdürftig repariert. So konnten ab Freitag zumindest wieder in einer Richtung Züge die Unfallstelle passieren.

Top und Flop

TOP: Kloster erhält Bahnsteig

Direkt an der Zellwaldbahn Nossen – Freiberg liegt das Kloster Altzella, ein touristisches und geschichtliches Kleinod in Mittelsachsen. Bislang fuhren die dort verkehrenden Sonderzüge ohne Halt vorbei, jetzt entsteht ein 60 Meter langer und 2,50 Meter breiter Bahnsteig. Viele Firmen konnten als Sponsoren gewonnen werden. Mit dem neuen Haltepunkt verkürzt sich der Fußweg auf ein Minimum, die Klostermauern reichen fast bis ans Gleis heran. Perspektivisch soll es ein Triebwagenpendel Nossen Bahnhof – Kloster Altzella und Sonderzüge ab Dresden geben.

FLOP: Aussichtslos

Zu ihrem 25. Geburtstag haben die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) ihren Lint-Triebwagen VT 108 mit passender Außenwerbung versehen. Dort wirbt der Tw über die Fensterscheiben der ersten Klasse hinweg für das Jubiläum und lud zur Feier nach Zeven ein. Leider versperrte die Werbung den Reisenden der ersten Klasse an allen Plätzen die Aussicht, während man in der zweiten Klasse weiterhin ungehindert nach draußen schauen konnte. Der Sitzkomfort im Lint hat zwischen den Klassen keinen Unterschied, in der ersten Klasse verfügen die Plätze lediglich noch über einen Tisch. Einigen Reisenden in der ersten Klasse dürfte die Freude am Jubiläum der EVB bei den verklebten Fenstern vergangen sein.

Foto: Brüggemann



Für den höheren Fahrpreis in der ersten Klasse kann man in der Regel neben mehr Bequemlichkeit auch die Sicherheit haben, einen Platz zu bekommen. Die Aussicht war den Reisenden in der ersten Klasse jedoch verwehrt.

POLEN

Wohl zu spät



Foto: Emersleben

SA 132-002 in Jelenia Gora im Betriebshof bei Wartungsarbeiten am 6. Oktober 2006.

● Spät kommen die neuen Triebwagen des polnischen Herstellers PESA (Bydgoszcz) für den inländischen Markt. Die PESA-Baureihenvielfalt übersteigt gegenwärtig beinahe die Anzahl der gebauten Exemplare. In Polen gehen einst wichtige Strecken wie die von Jelenia Gora (Hirschberg) nach Karpacz (Krummhübel) oder Kamienna Gora im Riesengebirge im wuchernden Unkraut unter. Auch ohne das Mitwirken der Natur sieht es um die Infrastruktur abseits der Hauptstrecken schlecht aus. Dass dennoch ein vernünftiger Schienenpersonennahverkehr stattfindet, liegt im Geschick und dem Willen der einzelnen Wojewodschaften (vergleichbar mit den Ländern in Deutschland), die die Verkehrsverträge zur Erbringung der Verkehrsleistungen aushandeln. Einer der neuen Triebwagen zur Rettung des polnischen Nahverkehrs ist der 120 km/h schnelle und 41,7 Meter lange zweiteilige Diesel-Tw der Baureihe SA 132, der in der Wojewodschaft Dolnoslaskie zum Einsatz kommt. Deutlich hebt sich der Triebwagen äußerlich und bei der Ausstattung von den Doppelstockzügen oder Mitteleinstiegwagen mit der Baureihe SP 42 ab. Die laufend aktualisierten Streichlisten der PKP aufzuhalten, dürfte auch den SA 132 nicht gelingen.

SCHWEIZ

Voralpen-Express

● Am 28. September 2006 wurden in Rapperswil die zwei Re 456091 und 456096 in einem neuen und attraktiven Farbkleid vorgestellt. Zum einen werben die Zwillings-Loks für den Voralpen-Express und die Voralpenregion, zum andern verschönern sie die Voralpen-Express Kompositionen. Beide Loks sind identisch bemalt: Die eine Seite zeigt Sujets aus der Zentralschweiz, die andere solche aus der Ostschweiz. Der Voralpen-Express, bekanntlich ein Gemeinschaftsprodukt der SOB (Südostbahn) und der SBB, verbindet die touristischen Regionen der Ost- und Zentralschweiz. Statt Namen tragen beide Loks die Wappen der sechs Kantone, die vom Zug durchfahren werden. Regierungsrätin Marianne Koller-Bohl aus dem Kanton Appenzell und Marcel Perren von Luzern Tourismus hatten die Ehre, das Taufwasser über die beiden Schönheiten zu gießen, während SOB-Direktor Dr. Guido Schoch die Laudatio hielt.



Foto: Armin Schmutz

Das Bild zeigt die Zwillinge bei der Überführung von Rapperswil nach Herisau kurz vor Herisau am 28. September 2006.



Foto: Haslebner

Das Netzwerk der Firma Unipetrol betreibt in Tschechien auch private Eisenbahntransporte. So werden mit ehemaligen ČD-Dieselloks der Reihe 753 (Brillenschlange) ČD-Kesselwagenzüge mit Öl aus Polen in Letohrad übernommen und von Unipetrol zu tschechischen Raffinerien befördert. Neben den Ölzügen werden auch Chemikalien transportiert. 753.716 und 753.719 warten in Letohrad am 11. September 2006 auf den nächsten Einsatz.

Bahnwelt Aktuell

MUSEUMSBAHN

Hohenloher Plandampf



Foto: Mann

Eingesetzt waren hauptsächlich Umbauwagen-Garnituren, die manch verwunderten Blick des nicht eingeweihten Reisenden ernteten.

● Vom 29. September bis zum 3. Oktober 2006 herrschte wieder König Dampf auf den Strecken um Miltenberg. 23 058, 23 042, 64 419 und besonders ihre Personale zeigten ihr Können beim Plandampf Hohenlohe, der bei meist bestem Spätsommerwetter einen Rückblick in die 1970er-Jahre möglich machte. Gefahren wurde am letzten September-Wochenende auf der Madonnenlandbahn von Miltenberg über Walldürn nach Seckach und am 2. und 3. Oktober auf der reizvollen Taubertalstrecke Miltenberg – Wertheim – Lauda – Würzburg. Die zahlreich angereisten Eisenbahnfreunde konnten mit der hervorragenden Leistung der Veranstalter bestens zufrieden sein und viele gelungene Aufnahmen und einmalige Erlebnisse mit nach Hause nehmen.

NIEDERSACHSEN

25 Jahre EVB



Foto: Brüggemann

Anziehungspunkt auf der Ausstellung in Zeven war der ehemalige Versuchs- und Schlepptriebwagen 692 501, der dringend einer äußer- und innerlichen Aufarbeitung bedarf.

● Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) feierten zwischen 30. September und 1. Oktober 2006 ihr 25-jähriges Bestehen. Die EVB entstand 1981 aus dem Zusammenschluss der Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn GmbH und der Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn GmbH. Von 1991 bis 1993 wuchs die EVB weiter und fusionierte mit der Buxtehuder Harsefelder Eisenbahn. Das heutige Netz der EVB umfasst eine Streckenlänge von rund 260 Kilometern. Auch im Güterverkehr ist die EVB aktiv, vorwiegend außerhalb ihres eigenen Streckennetzes mit Containerzügen. Personenzüge fährt die EVB zwischen Bremerhaven und Hamburg auf ihrer eigenen Strecke von Bremerhaven nach Buxtehude. Die EVB veranstaltete ein großes Fest zu ihrem Jubiläum in Zeven, mit Sonderfahrten, und einem Dampfzug der Museums Eisenbahn Minden mit der 89 6237. Passend zum Jubiläum hatte die EVB einen ihrer modernsten Lint Triebwagen mit Eigenwerbung zum Jubiläum versehen. (siehe Flop!)

Am 29. September 2006 beförderte 140 495 mit CFN 63490 fabrikneue Bombardier Doppelstock- und zwei Steuerwagen von Görlitz nach Freiburg. Die Fahrzeuge, von denen ein Steuerwagen auch auf der Innotrans 2006 ausgestellt war, sind von DB Regio für den Einsatz auf der Schwarzwaldbahn vorgesehen. Der Zug durchfährt gerade den Bahnhof Darmstadt Kranichstein.



Foto: Gerlach



Foto: Neumann

Die ehemalige MPSB-Lok „Jacobi 1", 1906 von Jung gebaut, fuhr vom 30. September bis 3. Oktober zum Saisonabschluss bei der Waldeisenbahn Muskau. Die Maschine kam nach einem Verkauf 1973 in die USA. Erst das Frankfurter Feldbahn-Museum, das die Lok 1998 erwarb, sorgte für eine betriebsfähige Aufarbeitung.

DB AG

Angermünde im neuen Gewand



Foto: Emersleben

Der während der rund einjährigen Bauarbeiten am Tunnel genutzte Bahnsteigzugang über eine Behelfsbrücke hat ausgedient und wird demnächst zurückgebaut.

● Seit Juli 2006 wird der Bahnverkehr auf der Strecke Berlin – Stralsund/Szcecin auf rund 40 Kilometern in Brandenburg durch die Betriebsleitzentrale in Berlin-Pankow gesteuert. Stellrechner in Angermünde, Chorin und Eberswalde ersetzen insgesamt 16 bis zu 100 Jahre alte mechanische Stellwerke und stellen nun zwischen Wilmersdorf bei Angermünde und Biesenthal 189 Signale sowie 62 Weichen. In Angermünde entstanden im Zuge des Umbaus der Gleisanlagen ein neuer 320 Meter langer Fernbahnsteig und ein 140 Meter langer Regionalbahnsteig. Der 1909 erbaute Personentunnel wurde durch ein am 17. Oktober 2006 eröffnetes Bauwerk ersetzt, welches nun auch über drei moderne Fahrstühle verfügt.

ÖSTERREICH

Privater Güterverkehr Zeltweg – Pöls

● Seit Bestehen der Strecke von Zeltweg nach Pöls zur dortigen Zellstoff AG, beförderte nur die ÖBB sämtliche Holzzüge zum Werk. Dank der EU-Liberalisierung im Bahnverkehr dürfen nun auch private Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) die Trassen der ÖBB benützen, sofern sie eine Streckenzulassung besitzen. Die hauptächlich in Österreich und Deutschland tätige Rail Transport Service GmbH (RTS) transportiert nun Holzzüge von Deutschland nach Pöls. Mit einer von Dispolok gemieteten E-Lok werden die Ganzzüge im elektrischen Bereich befördert und anschließend mit einer Diesellok nach Pöls. Die RTS verfügt über mehrere angemietete ER 20 sowie einige 2143 die früher den ÖBB gehörten.



Foto: Haslebner

ETR 20-004 zieht Holzzug 95147 bei Fohnsdorf am 29. September 2006.

Bahnwelt Aktuell

Zeitreise

1979



Am 20. Juni fährt der 1935 von der Waggonfabrik Dessau gebaute Triebwagen VT 303 in den Bahnhof Bieringen ein.

Bahnhof Bieringen (Jagsttalbahn)

Im Juni 1979 fand auf der 39 Kilometer langen Strecke zwischen Möckmühl und Dörzbach bereits seit acht Jahren Museumsverkehr statt und erfreute sich zunehmender Beliebtheit, was sich in steigenden Fahrgastzahlen wiederspiegelte. Einen jähen Abbruch erfuhr die Erfolgsgeschichte am 23. Dezember 1988, als der Verkehr aufgrund von Oberbaumängeln eingestellt werden musste. Mehrere erfolglose Reaktivierungsversuche der als Jagsttalbahn bekannt gewordenen Schmalspurstrecke konnten den Abbau des 7,6 Kilometer langen Abschnitts Möckmühl – Widdern im Jahr 1997 nicht verhindern. Nach dem finanziellen Ausstieg der Stadt Krautheim aus dem Projekt Jagsttalbahn Anfang 2006 ist eine Wiederaufnahme des ehemaligen Museumsbetriebs unsicherer denn je.

2004



Fotos: Neumann

Am 20. Juli 2004 warten in Bieringen zahlreiche Fahrzeuge auf ihre Restaurierung für einen künftigen Museumszugbetrieb.

ÖSTERREICH

ÖBB präsentieren die „ErlebnisWeltBahn“



Foto: Saßmann

Ein Prototyp der Fahrraddraisine wurde im Rahmen der Pressekonferenz vom ÖBB-General Dr. Huber persönlich vorgeführt.

● Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) zeigen sich häufig traditionsbewusst und pflegen die Geschichte der Eisenbahn in Österreich. Gemeinsam mit dem Land Niederösterreich, dem Technischen Museum in Wien (www.technischesmuseum.at) sowie zahlreichen Gemeinden und dem Verein Neue Landesbahn (www.landesbahn.at) startete die ÖBB-Holding AG am 13. Oktober 2006 das facettenreiche Projekt „ErlebnisWeltBahn“, in dem die Geschichte der Eisenbahn im Weinviertel ausführlich präsentiert werden soll. Ein regelmäßiger Betrieb mit Dampflokomotiven und historischen Dieseltriebwagen auf der Strecke Korneuburg – Ernstbrunn an der ehemaligen Nordwestbahn (Wien – Retz/KBS 902) wird künftig vor den Toren Wiens ein attraktives Ausflugsziel für Jung und Alt bieten. Sonderzüge der ÖBB-Erlebnis Bahn & Schiff werden deshalb vom 8. September bis 28. Oktober 2007 jeweils an den Wochenenden und an vielen Feiertagen auch auf der eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke zwischen Korneuburg und Ernstbrunn, dem sogenannten „Weinviertler Semmering“, unterwegs sein. Bereits ab dem Frühjahr 2007 sollen auf der angrenzenden, zurzeit stillgelegten Strecke von Ernstbrunn nach Mistelbach Publikumsfahrten mit speziellen Draisinen angeboten werden.

Foto: Gerlach



Der VT 204 (Lint) der Hessischen Landesbahn (HLB) stand Mitte Oktober noch abgestellt in Königstein. Seit seiner Ankunft am 22. September 2006 hat er die Triebwagenhalle der FKE (Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn) nicht verlassen. Das neue Fahrzeug wurde bisher noch nicht eingesetzt, auch nicht zur Personalschulung.

Foto: Gerlach



Seit Anfang Oktober hat die belgische „Dillen & Le Jeune Cargo NV" (DLC) von der SBB-Cargo mehrere E-Loks der Reihe 482 nunmehr längerfristig angemietet. An den Fahrzeugen Re 482 008 und 014 wurde bereits die große SBB-Cargo-Anschrift mit dem DLC-Logo überklebt, die Fahrzeuge ersetzen Dieselloks vom Typ Class 66 auf einigen Strecken. Am 20. Oktober 2006 ist Re 482 008 in Richtung Köln unterwegs und passiert Mainz Bischofsheim.

REGIONALBAHN

Letzte Leistung

● Man mag es kaum glauben, aber der „Vierländerexpress" München – Leipzig ist inzwischen der letzte planmäßig mit Dieselloks bespannte DB Regio-Personenzug in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Und wie nicht anders zu erwarten sind auch seine Tage bereits gezählt: Spätestens im Dezember 2007 geht die Leistung an Arriva über. Es ist aber anzunehmen, dass bereits zum Jahreswechsel 2006/07 Triebzüge der Baureihe 612 die Wagenzüge ablösen. Derzeit werden die aus vier Wagen (drei ex-Silberlinge und ein Bimz) gebildeten Züge zwischen Regensburg und Leipzig mit 218 des Bh Regensburg bespannt.



Foto: Bergelt

218 304 spiegelt sich am 6. September 2006 mit RE 4015 im Pöllwitzer Tümpel unweit der Grenze zwischen Thüringen und Sachsen.

Vom 4. bis 11. Oktober 2006 fanden Stromabnehmer-Messfahrten mit dem tschechischen Neigetechnik-Triebzug der Baureihe 680 (681 001 und 682 001) zwischen Riesa und Wurzen statt. Im Anschluss waren Tests zwischen Dresden und Schöna vorgesehen. Mittelfristig soll der Zug die Zulassung für das deutsche Netz erhalten, um irgendwann von Berlin nach Wien fahren zu können.



Foto: Kunick

In den Jahren 1994, 1995 und 1996 wurden auf der Ostbahn Plandampf-Züge mit Loks des nahen Bw Wollstein gefahren!



Foto: B. Wollny

GEN OSTEN



Foto: B. Wollny

Eisenbahn-Romantik auf historischer Trasse

Beinahe unendliche Weiten, ständige Begleitung durch Telegrafenmasten und Relikte aus früherer Zeit: Die Ostbahn lädt heute noch zur Entdeckungsreise ein. →



EG Küstrin (Kostrzyn) im August 2006.



Bahnhof Gusow: Die Entfernung von 1867 galt ab Ostbahnhof.

Foto: hb

Den Sommer 2006 dürften viele Eisenbahnfreunde so schnell nicht vergessen. Was in den Informationen der DB AG als durch Bauarbeiten bedingte Umleitungen angekündigt wurde, war eine kleine Sensation: Wegen eines Brückentausches bei Frankfurt (Oder) mussten alle Fernzüge in Richtung Polen über die Strecke Berlin – Küstrin (Kostrzyn) umgeleitet werden. Die alte preußische Ostbahn, seit der Grenzfestlegung 1945 praktisch ohne Bedeutung für den Durchgangsverkehr, wurde auf dem deutschen Abschnitt wieder von Fernzügen befahren! Der Berlin-Warszawa-Express und die Schlafwagenzüge nach Russland und in die Ukraine waren seit mehr als 60 Jahren die ersten hochwertigen Reisezüge.

Die Ostbahn: Viele geraten ins Schwärmen, wenn sie an die meist schnurgerade Strecke mit den hohen Formsignalen denken, an die H-Telegrafenmasten und viele noch erhaltene Bahnbauten. Und tatsächlich, sieht man von polnischen Orts- und Stationsbezeichnungen sowie polnischen Schienenfahrzeugen ab, scheint spätestens östlich des Warthe-Zuflusses bei Küstrin die Zeit stehengeblieben zu sein.

Das hat die Strecke, so seltsam es klingen mag, dem Umstand zu verdanken, dass sie für den Fernverkehr innerhalb Polens praktisch keine Rolle spielt. Sie liegt quer zu den Reise- und Warenströmen, und bis auf einen Schnellzug im Abschnitt Küstrin – Schneidemühl (Piła) verkehren nur Regionalzüge – auf Teilabschnitten und immer öfter als Schienenbus. Von 741 Kilometern Ostbahnstrecke (Berlin Schlesischer Bahnhof – Eydtkuhnen) liegen 432 Kilometer oder fast 60 Prozent auf heutigem polnischen Gebiet. Übrigens ist „Ostbahn“ polnischen Eisenbahnfreunden durchaus ein Begriff und wird in polnischen Texten als Eigenname gleichberechtigt neben der Übersetzung „Kolej Wschodnia“ verwendet.

Wenn man eine Ostbahn-Reise heute im Westen startet, steigt man im Bahnhof Berlin-Lichtenberg in eine Regionalbahn nach Kostrzyn. Wir befinden uns hier an einem der spät gebauten Abschnitte der Ostbahn: Die Strecke Berlin – Cüstrin (Schreibweise bis etwa 1920) ging erst im Oktober 1867 in Betrieb. Der alte Endbahnhof der Ostbahn befand sich nördlich des Schlesischen Bahnhofes (etwas nördlich des Geländes, auf dem sich heute die Metro AG unübersehbar ausbreitet). In Betrieb war er jedoch nur bis 1882: Nach Fertigstellung der Berliner Stadtbahn und der Verbindungsstrecke Rummelsburg – Kaulsdorf (im Eisenbahnerdeutsch „VnK“ – Verbindung nach Kaulsdorf) begannen und endeten die Ostbahn-Züge in Berlin-Charlottenburg und hielten in Zoo, Friedrichstraße, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof.

Einige Gebäude der Ostbahn-Hauptwerkstatt, ebenfalls bis 1867 entstanden, gibt es heute noch: Es sind Backsteingebäude auf dem Gelände des Wagenwerks Warschauer Straße, in dem heute die Talgo-Nachtzüge gewar-



Foto: B. Wollny

Der Berlin-Warszawa-Express fuhr zwischen Berlin und Küstrin über die Ostbahn: Ein Zug verlässt Müncheberg gen Westen.



Erst 1895 erhielt Fredersdorf einen eigenen Bahnhof. Hier zweigt die Bahn zu den Kalkwerken nach Rüdersdorf ab.



Von 1882 bis 1945 begannen die Ostbahn-Züge auf der Stadtbahn, hier Friedrichstraße mit pr. S 6 um 1910.

Fotos (2): Slg. WS

Sensation nach 60 Jahren: Fernzüge auf der Ostbahn Berlin – Küstrin!

Foto: B. Wollny



Weil auch Güterzüge über die Ostbahn umgeleitet wurden, fuhren nur wenige Regionalbahnen. 232461 kommt aus Richtung Polen.

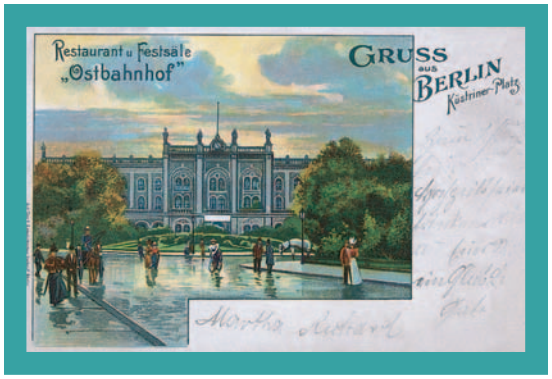
tet werden und auf dem sich in der DDR ein Raw für Kühlwagen befand..

In ihren Glanzzeiten war die Ostbahn eine Paradestrecke in Deutschland: Der FD 5 benötigte im letzten Friedensfahrplan 1939 für die Strecke Berlin Schlesischer Bahnhof – Königsberg Hauptbahnhof (589 Kilometer) 6 Stunden und 42 Minuten, sein Gegenzug FD 6 war noch vier Minuten schneller.

Zu Zeiten der DDR war der Abschnitt Berlin – Kietz (so nannte man den westlich der Oder gelegenen Teil Küstrins, heute wieder Küstrin-Kietz) lediglich von Bedeutung für Militärzüge der Sowjetarmee und Güterzüge. Der Reiseverkehr beschränkte sich auf wenige Zugpaare zwischen Strausberg und Kietz, und die von einer 64 oder später 110 gezogenen Drei-Wagen-Züge ließen kaum Fernverkehrsflair spüren.

Immerhin, der schnurgerade Streckenverlauf und schon hier typische Merkmale ließen auf die einstige Bedeutung schließen. Die Formhauptsignale an der Ostbahnstrecke baute →

Foto: Slg. Gottwaldt



Nur von 1867 bis 1882 diente der alte Ostbahnhof dem Reiseverkehr, später war er unter anderem Varieté.

Foto: V. Emersleben



In den 1930er-Jahren erhielt der Bahnhof in Müncheberg elektromechanische Stellwerkstechnik und diese Signalbrücke, Foto 1994.

Noch ein Schnellzugpaar befährt die Ostbahn – auf Teilstrecken.



Bahnhof Küstrin – für sich eine Reise wert



Fotos (2): hb

Im Juni 2004 stand der „Chelmianin“ abfahrbereit am Bahnsteig 3 von Küstrin-Neustadt. Die SU 45 zieht den Zug bis Schneidemühl.

man extra hoch, damit die Lokpersonale der schnellfahrenden Züge das Signalbild früh erkannten. Mancherorts findet man auch noch Stellwerke mit einem zusätzlichen halben Untergschoss: Erhöhung zur besseren Streckensicht. Auch manches Empfangsgebäude aus der Zeit der Entstehung ist noch erhalten, beispielsweise in Gusow.

Ansonsten bietet dieser erste Abschnitt nur wenige Aufreger: Den Bahnhof Strausberg Vorstadt etwa, der bis 1956 Endpunkt der S-Bahn von Berlin war und in dessen Nähe heute noch die Züge der Strausberger Eisenbahn (vom separaten Kleinbahnhof) in Richtung Innenstadt abfahren; den Bahnhof Müncheberg, Startpunkt der als Museumsbahn betriebenen Buckower Kleinbahn; und den Turmbahnhof Werbig, wo die Ostbahn von der Strecke Frankfurt (Oder) – Bad Freienwalde überquert wird.

In Küstrin-Kietz treffen wir auf die Strecke von Frankfurt (Oder), die zwischen 1857 und 1867 die Verbindung zwischen Berlin und der Ostbahn herstellte. Heute ruht dort der Reiseverkehr. Die Regionalbahnen von Berlin, einige Jahre übrigens mit 624 und zuletzt mit 628-Doppeln gebildet, verlassen kurz



Foto: Slg. WS





Noch immer grüßen die beiden Türme des EG von Küstrin-Neustadt, so wie sie es schon 1913 (li.) taten oder im Juni 1991, als erstmals wieder ein Reisezug aus Deutschland ankam!

Foto: V. Emersleben

die Stammtrasse, um auf der Südseite des Empfangsgebäudes (Frankfurter Seite) zu halten und dann die Fahrt fortzusetzen.

Viel Grün umgibt nun die Strecke, kurz nacheinander überquert der Zug auf drei Brücken den Oder-Vorflut-Kanal, den Oder-Hauptstrom und, bereits auf polnischem Gebiet, die Warthe (Warta). Beim Blick nach Süden sieht man Bastionen der alten Festung Küstrin. Dahinter befand sich die Altstadt, die jedoch im April 1945 zerstört wurde. →

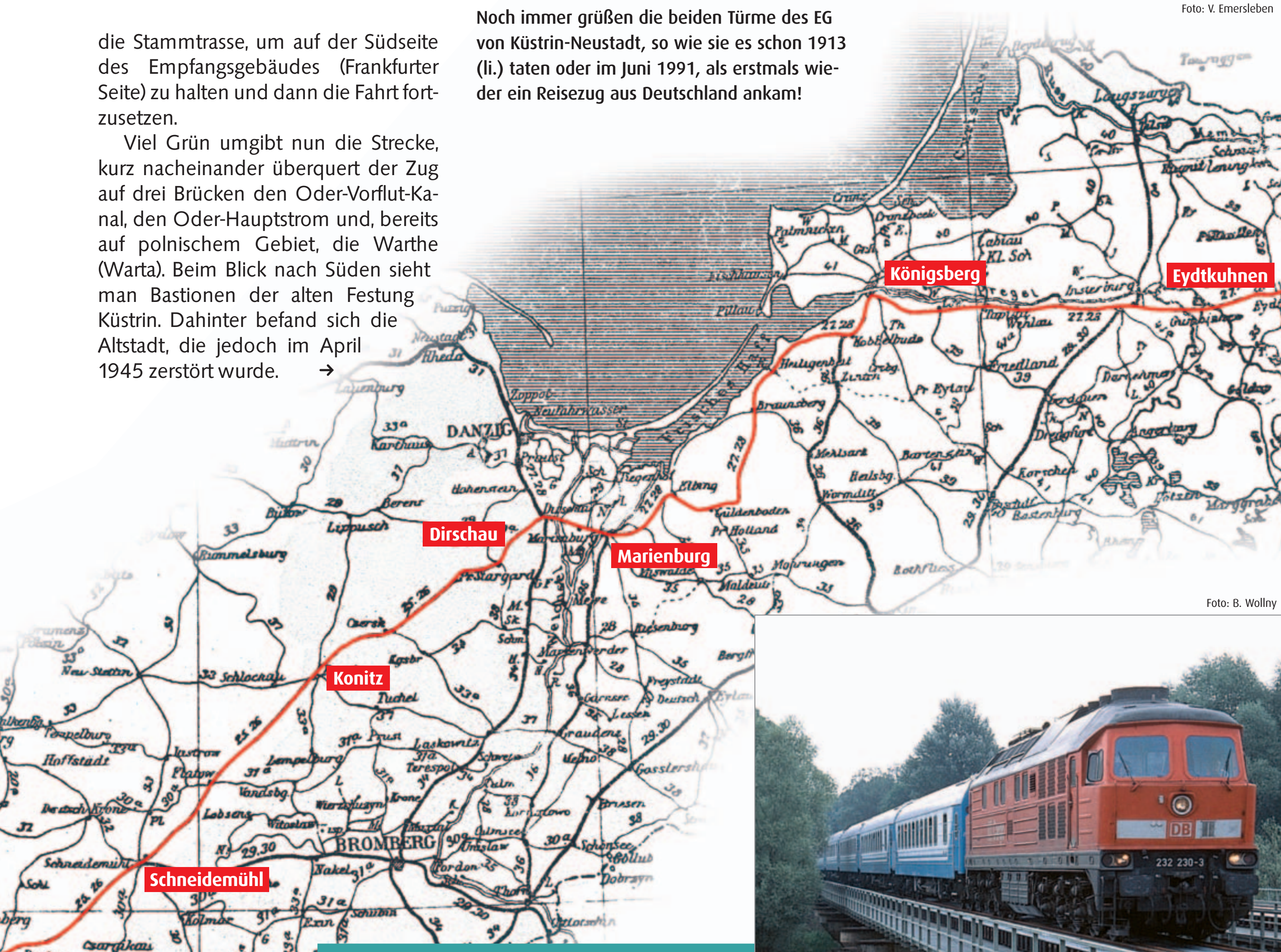
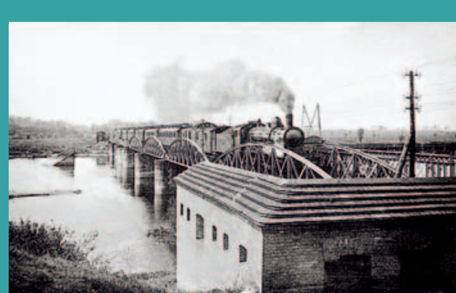


Foto: B. Wollny

Foto: Slg. WS

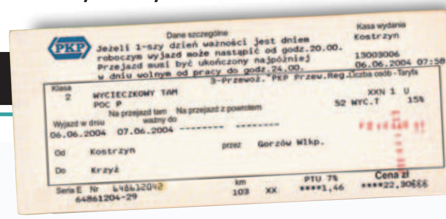




Oder-Vorflut-Brücke (gr. Bild, mit Umleiter-Schlafwagenzug nach Saratow) und große Warthebrücke (links) sind zwei von drei Brücken bei Küstrin.

22,30 Zloty, knapp drei Euro,
kostet die Fahrt Kostrzyn – Krzyz.

Foto: hb


PKP
Dane szczególne
Jeżeli 1-szy dzień ważności jest dniem roboczym wyjazd może nastąpić od godz.20.00. Przejazd musi być ukończony najpóźniej w dniu wolnym od pracy do godz.24.00.
3-Przewoź. PKP Przew.Reg.
Kasa wydania
Kostrzyn
13003006
06.06.2004 07:58
Liczba osób - Taryfa
Klasa 2
WYCIECZKOWY TAM
POC P
XXN 1 U
52 WYC.T 15%
Na przejazd tam
Na przejazd z powrotem
Wyjazd w dniu 06.06.2004
ważny do 07.06.2004
przez Gorzów Wlkp.
Od Kostrzyn
Do Krzyż
Seria E Nr 64861204-29
km 103 XX
PTU 7% ****1,46
Cena zł ****22,30



Fotos (2): B. Wollny



Dem Morgenrot entgegen: Auch im Plandampfjahr 1996 (siehe Aufmacher) hatten Regelzüge mit Diesellok ihren Reiz.

Weichenlaterne, Wasserkran und Formsignal: Auf vielen Bahnhöfen der Ostbahn blieb die Zeit stehen.

Zwischen Odervorflut- und Oderbrücke befand sich der erste Bahnhof von Cüstrin, der spätere Bahnhof Küstrin-Altstadt. Nach einigen Jahren der Reaktivierung ist das Gelände heute dem Verfall und Bewuchs überlassen.

Schließlich erreichen wir nach knapp 80 Kilometern Fahrt den Bahnhof Küstrin-Neustadt Hbf, heute Kostrzyn. Hier enden alle Regionalzüge von Berlin, ab Dezember 2006 werden es die Triebwagen der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) sein.

Dieser Bahnhof ist eisenbahntechnisch und architektonisch hochinteressant. Technologisch ist er ein Turmbahnhof: Oben befinden sich die Anlagen der Ostbahn-Teilstrecke Frankfurt (Oder) – Küstrin – Kreuz (Krzyz), errichtet 1872 bis 1874, unten die der 1877 eröffneten Strecke Breslau – Stettin. Das Bahnhofsgebäude in seiner heute noch erhaltenen Ausformung entstand 1875.

Die tadellos erhaltene Backstein-Architektur macht das Empfangsgebäude trotz erkennbarer Brandschäden vom Ende des Zweiten Weltkrieges zu einem Geheimtipp. Dazu trägt nicht zuletzt der interessante Grundriss bei, denn das Gebäude passt sich den bestimmenden Streckenverläufen im stumpfen Winkel an. Ein Labyrinth von Zu-, Ab- und Übergängen sowie die oberen Bahnsteige mit ebenfalls erhaltener Oberfläche und dem Bahnsteigdach runden das geschichtsträchtige Ensemble ab.

Um von Kostrzyn die Strecke weiter gen Osten zu bereisen, empfiehlt es sich, den noch verbliebenen Schnellzug 83106 zu nutzen. Aktuell startet er um 7 Uhr, befährt, wie erwähnt, bis Schneidemühl die Ostbahn-Stammstrecke. Von dort bis Bromberg (Bydgosz) nutzt er die zuerst gebaute Streckenführung von 1851; die Direktverbindung Schneidemühl – Dirschau (Tczew) wurde erst 1873 fertiggestellt.

Langsam setzt sich der PKP-Schnellzug in Bewegung und schleicht von Bahnsteig 3 durch die Gleisfelder des Güterbahnhofes Kostrzyn, der schon bessere Zeiten erlebt hat, denn viele Gleise sind leer. Dann endlich nimmt

Entlang von Warthe und Netze von Küstrin nach Kreuz

Repro: Archiv MEB

15 Berlin—Küstrin—Schneidemühl—Dirschau—Marienburg.

km	RBD. Osten	357	331	359	4301		347	D 23	D 55	337	D 1	oG 313	321	4347	363	355	D 15	349			323	D 7	361	339	D 51	D 3	305	A1
	Klasse	2.3	2.3	2.3	2.3		2.3	1–3	1–3	2.3	1–3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3			2.3	1–3	2W3	2.3	1–3	2.3	2.3	2.3
km	**Charlottenburg** ab	...	3·16	...	Vorortzug	...	6·12	b8 35 Abfahrt Berlin Stett. Bf.	8·42	...	8·53	...	9·35	...	...	12·38	14 12	vG14 35	...	...	16·43	19 04	...	19·34	21 08	22 38	23·34	22 47
Stadtbahn	**Berlin** Zoo.	...	3·23	...		...	6·19		8·50	...	9·01	...	9·42	...	...	12·45	14 20	14·42	...	...	16·50	19 12	...	19·42	21 15	22 46	23·41	22 55
	" Friedr. Str.	...	3·35	...		...	6·31		9·04	...	9·16	...	9·54	—	...	12·57	14 33	14·55	...	...	17·02	19 26	...	19·55	21 28	23 00	23·54	23 07
	" Alex. Platz	...	3·43	...	W	...	6·39		9·11	...	9·23	...	10·02	...	...	13·05	14 39	15·02	...	...	17·08	19 35	...	20·03	21 36	23 08	0·01	23 14
	" Schles. Bf.	n1·26	3·58	↙	4 26	...	6·53		9·25	...	9·38	...	10·15	11·26	↘	13·20	14 52	15·15	...	...	17·20	19 50	n17·27	20·15	21 54	23 23	0·15	23 28
35	**Strausberg**	2·18	4·33	5·30	5 09	...	7·29		Berlin—Insterburg	...	»	...	11·00	12·09	12·20	13·57	»	15·49	...	...	18·03	Berlin-Eydtkuhnen	W18·20	20·46		»	0·46	23 59
41	Rehfelde	g2·30	4·44	5·41	...	...	7·38			...	Berlin—Eydtkuhnen	...	11·11	Vorortzug	g12 32	14·09	»	g16 02	...	...	18·13		g18 32	20·54			»	0·09
53	Dahmsdorf-Müncheb. 126	2·43	5·03	5·55	—	...	7·57			...		...	11·29		12·45	14·30	✗	16·19	...	...	18·30		W18·45	21·08			»	0·26
61	Trebnitz (Mk.)	—	5·17	—	oG 333	...	8·09			...		...	11·41		—	14·47	»	16·32	...	...	18·46		—	21·18			»	0·41
71	Gusow	...	5·30	...	6·48	...	8·21			...		...	11·55		...	15·02	»	16·45	...	...	19·00		...	21·29		»	»	0·55
74	**Werbig 125**	...	5·38	...	6·57	...	8·30			...		...	12·03		...	15·15	»	16·52	...	...	19·11		...	21·40		»	1·27	1·02
82	Golzow (Oderbr.)	...	5·50	...	7·09	...	8·41			...		...	12·16	—	...	15·27	»	17·04	...	...	19·22		...	21·50		»	»	1·13
84	Gorgast	...	5·56	...	7·15	...	8·47			...		...	12·23	...	...	15·33	»	17·10	...	...	19·28		...	21·56		»	»	1·19
88	Küstrin-Kietz	—	6·04	...	7·22	...	8·55			...		...	12·31	...	...	d15 55	»	17·18	...	...	19·36		—	22·04		»	1·43	k1 51
90	Küstrin-Altstadt 365	311	6·09	...	7·27	...	9·00		»	...		...	12·37	...	...	16·00	»	17·23	...	...	19 41	✗	oG 327	22·09		•	»	1·57
92	**Küstrin-Neust. Hbf.** an	2.3	6·14	...	7·32	...	9·05		10 35	...	10 45	...	12·43	...	...	16·05	15 58	17·28	...	...	19 46	20 58	2.3	22·14		0·33	1·51	2·02
	Leipzig 370 ab	...	20·49	...	...	...	...		6·37	...	6·37	0·40	...	...	—	8·23	8·23	vS	...	...	...	14·30	14·30	...	17 05	17 05	17 05	17 05
	Dresden Hbf. 370 ab	...	20·59	...	...	...	...		6·35	...	6·35	h2 45	...	...	oG 315	9·40	9·40	...	...	...	...	14·53	14·53	...	17·35	20·00	20·00	20 00
	Frankf. (Oder) 365 ab	...	5·08	...	...	...	7·58		9·59	...	9·59	9·24	12·03	...	2.3	15·08	15·08	...	...	...	18·45	19·56	19·56	...	23 04	23·40	23·40	23 40
92	**Küstrin-Nst. Hbf. 230** ab	5·01	6·24	...	...	...	9·14	Berlin—Königsberg über Stettin—Lauenburg s. 80	10 40	...	10 50	10·59	13·22	...	14·25	16·15	16 01	...	...	...	20·0[illegible]	21 04	21·16	...		0·38	1·59	2·14
97	Tamsel	5·11	6·33	...	...	...	9·23		»	...	»	11·08	13·31	...	14·35	16·24	»	...	...	...	20·19		21·26	...		»	»	2·23
103	Klein-Cammin	5·20	6·42	...	...	...	9·32		»	...	✗	11·17	13·40	...	14·44	16·33	»	...	...	...	20·29		21·35	...		»	»	2·32
111	Vietz	5·33	6·56	...	...	...	9·44		»	...	»	11·30	13 52	...	14·58	16·46	»	...	...	...	20·44		21·48	...		»	2·21	2·45
119	Döllensradung	5·45	7·07	...	...	...	9·55		»	...	•	11·43	14·03	...	15·11	16·57	Berlin—Königsberg	...	...	...	20·55	»	22·01	...	Berlin—Insterburg üb. Frankfurt	Berlin—Eydtkuhnen		2·56
124	Dühringshof	5 55	7·17	...	...	...	10·04		»	...	»	11·53	14·12	...	15·22	17·06		...	...	...	21·04	»	22·11	...			Berlin—Eydtkuhnen	3·05
128	Loppow	6·02	7·24	...	...	...	10·11		»	...	»	12·00	14·19	—	15·29	17·13		...	...	...	21·11	»	22·18	...				3·12
132	Wepritz 206	6·10	7·31	...	...	...	10·19		»	...	»	12·08	14·27	351	15·37	17·20		...	...	...	21·20	«	22 26	...				3·20
135	**Landsberg** an	6·16	7·37	...	...	...	10·25		11 12	↘	«	12·15	14·33	2.3	15·44	17·26	16 34	...	...	...	21·27	21 44	22·33	...		1·15	2·46	3·26
	207. 211 ab	...	7·47	...	...	...	—		11 14	11·32	»	—	14·44	16·44	↙ oG	17·36	16 35	...	...	...	21·55	21 46	—	...		1·18	2·55	3·36
141	Zechow	...	7·56	...	...	...	...		»	11·41	»	...	14·54	16·55	...	17·46		...	...	...	22·05	»	...	...				3·46
149	Zantoch	...	8·07	...	...	...	...		»	11·52		...	15·05	17·07	...	17·58		...	...	...	22·16	»	...	...				3·57
156	Gurkow	...	8·18	...	...	...	...		✗	12·02		...	15·16	17·18	...	18·08		...	...	...	22·26	»	...	...				4·08
161	Mückenburg	...	8·26	...	...	...	...		»	12·10		...	15·25	17·27	...	18·16		...	...	...	22·35	»	...	...			»	4·17
164	**Friedeberg** (Nm.)	...	8·33	...	...	...	...		»	12·17	»	...	15·33	17·35	...	18·27		...	...	...	22·43	»	...	...			3·28	4·28
171	Altkarbe	...	8·43	...	...	...	...		»	12·27	»	...	15·44	17·46	...	18·37	»	...	...	...	22·53	»	...	...		»	»	4·39
181	Driesen-Vordamm	...	8·56	...	...	...	...		»	12·40	»	...	15 59	18·00	...	18·51	•	...	...	...	23·07	»	...	...		»	3·49	4·55
188	Altbeelitz	...	9·07	...	...	...	...		•	12·51	»	...	16·10	18·12	...	19·02	»	...	...	...	23·18	»	...	...		»	»	5·06
195	**Kreuz** an	...	9·15	...	...	...	...		11 58	13·00	»	...	16·20	18·22	...	19·11	»	...	...	...	23·26	22 42	...	..		2·08	4·05	5·15
	Posen 4916 an	...	14·16	...	...	...	...		...	18·15	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2·34	...	14·16	14 16
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27

Brandenburg.

„Kursbuch fürs Reich, gültig ab 6. Okt. 1929“: Der beschriebene Abschnitt bis Kreuz gehörte zur Rbd Osten mit Sitz in Frankfurt (Oder).

der Zug Fahrt auf, doch schneller als 90, vielleicht 100 km/h wird er nicht.

Am Fenster oder, je nach Grad des Interesses, im Türraum des letzten Wagens stehend, ziehen bald sanfte Hügel auf der einen, die Warthe-Niederung auf der anderen Seite vorbei. Im Frühjahr ist diese Teilstrecke besonders schön, wenn die Morgensonne die Reste der Warthe-Nebel vertreibt. Gutshöfe unterschiedlicher Größe, fast alle erkennbar im preußischen Baustil, wechseln sich ab mit Feldern und Wäldern. Hin und wieder kreuzen Alleen den Schienenstrang oder grüßen Störche von ihren Nestern auf Masten und Schornsteinen.

Landsberg an der Warthe, heute Gorzów (Wielkopolski), ist die größte Stadt zwischen Berlin und Dirschau. 1914 wurde das Gleisfeld im Bahnhof angehoben, seither prägt ein Viadukt nahe am Wartheufer das Stadtbild. Dieser ist erhalten geblieben; der Bahnhof wurde wie die Stadt am Ende des Zweiten Weltkrieges schwer zerstört.

In Landsberg zweigt (noch) die Nebenstrecke nach Neubentschen ➔

Drei Stationen hinter Landsberg liegt Gurkow (Górki): Typisch ist das Stellwerk mit halber Sockeletage.



Foto: B. Wollny

Foto: Slg. WS



Das Empfangsgebäude von Landsberg entstand 1857 zusammen mit der Strecke von Frankfurt (Oder) über Küstrin nach Kreuz.

Bahnhof Kreuz: Endpunkt der ersten Etappe – Ursprung der Strecke



Foto: hb

Südseite Bahnhof Kreuz 2004: Ein Expresszug aus Breslau fährt nach kurzem Halt weiter nach Swinemünde.



Foto: B. Wollny

Stillleben mit Storchennest: Die Ostbahn als Terrain für Ornithologen.

(Zbaszynek) über Schwerin an der Warthe (Skwierzyna) ab. Wo noch in den 1970er-Jahren Ex-P 8 im Plandienst fuhren, genügen heute Schienenbusse, die im Auftrag der Wojewodschaft fahren.

Nach weiterer einstündiger Fahrt und 59 Kilometern ab Landsberg ist der Bahnhof Kreuz (Krzyz) erreicht. Hier stoßen wir auf Ursprünge der Ostbahn.

Erste Planungen für eine Bahnlinie Berlin – Königsberg reichen bis 1842 zurück, ehe 1849 die „Königliche Direktion der Ostbahn“ in Bromberg eingerichtet wurde. Es dauerte wiederum bis zum Juli 1851, als der erste Abschnitt eben von Kreuz über Schneidemühl bis Bromberg in Betrieb ging. Die Ostbahn war die erste von Anfang an als Staatsbahn betriebene Eisenbahnstrecke in Preußen, nachdem es zuvor konzessionierte Privatbahnen gab.

Der Bahnhof Kreuz wurde übrigens auf freiem Felde errichtet und schon beim Bau der Stargard – Posener Eisenbahn (eröffnet 1848) als Kreuzungspunkt mit der Ostbahn auserkoren, vorrangig deshalb, weil er die günstigsten Geländeverhältnisse bot.

Bis heute beeindruckt die Weite der Bahnanlagen von Kreuz. Während der Personenverkehr auf der Ostbahn, wie schon erwähnt, ein eher kümmerliches Dasein fristet, ist die Strecke Stettin (Szczecin) – Posen (Poznan) mit den Verlängerungen bis Warschau und Breslau (Wrocław) eine der polnischen Magistralen. Das große Bahnbetriebswerk ist noch immer in Betrieb.

Wenn man den Bahnhof über eine große Fußgängerbrücke verlässt, kann man einige Häuser für Eisenbahnbedienstete in Augenschein nehmen: Preußische Zweckbauten, bis heute erhalten.

Auch das Empfangsgebäude ist erhalten, die fünfteilige Architektur des Baukörpers gut nachzuvollziehen. Mag auch die Ausstattung etwas spartanisch erscheinen: Man findet auf diesem Bahnhof alles, was man für einen längeren Aufenthalt braucht! Und wie gesagt, der aktuelle Betrieb ist auch nicht zu verachten.

Demnächst setzen wir unsere Reise fort: Bahnhof und Bw in Schneidemühl, die Brücken bei Dirschau und Marienburg und nicht zuletzt die Bahnanlagen im heutigen Russland um Königsberg (Kaliningrad) sind die Höhepunkte, die Erwartungen wecken – oder Erinnerungen. Darüber berichten wir in zwei weiteren Teilen im ersten Halbjahr 2007!

Henning Bösherz

Und das ist die Südseite des Bahnhofs Kreuz um 1915 auf einer Feldpostkarte vom Ersten Weltkrieg mit Bestimmungsort Pößneck!



Foto: Slg. WS

Die Enkel der Schienenbusse: Moderne Dieseltriebwagen bestimmen das bunte Bild auf den Nebenbahnen, unmittelbar abhängig von Regionalisierungsmitteln.

Rettet die Retter!

Ob die tägliche Fahrt zur Arbeit oder in die Schule oder auch nur die Begegnung am Bahnübergang: Dieseltriebwagen, die Retter der Nebenbahnen, sind seit 50 Jahren Eisenbahnalltag im Nahverkehr. Nur, dass inzwischen moderne Konstruktionen die polternden Zweiachser der Bundes- und der Reichsbahn fast überall ersetzt haben.

Im Wettbewerbsmarkt des öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) haben sich die ein- und mehrteiligen Triebwagengarnituren gegen die Asphalt-Konkurrenz zu behaupten. Dank Bahnreform und Regionalisierung des Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV) setzte ein deutlicher Qualitätsschub in Angebot und bisweilen auch Fahrkomfort ein.

Mit der umstrittenen Kürzung der Regionalisierungsmittel seitens des Bundes zeichnen sich nun allerdings deutliche Rückschritte an. Die Länder, die durchweg an Sanierungen des eigenen Haushalts arbeiten, sind überwiegend nicht bereit, die entstehenden Finanzierungslücken durch eigene Mittel auszugleichen.

Abbestellungen von Verkehrsleistungen, insbesondere außerhalb der Ballungsgebiete, werden die unmittelbare Folge sein, schon mit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 empfindlich spürbar. Der Renaissance des SPNV und damit auch etlichen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) samt ihrem Fahrzeugpark droht so ein empfindlicher Rückschlag. Streckenstilllegungen werden wieder in Mode kommen.

Nicht zuletzt, um diese zu vermeiden, hatte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Anfang der 90er-Jahre ein Lastenheft für eine neue Generation kostengünstiger Triebwagen für den Nebenbahndienst entwickelt. Als Ergebnis der Zusammenarbeit



von VDV und Industrie wurde am 20. März 1995 bei Duewag in Uerdingen der erste Regiosprinter vorgestellt.

Er bestand aus standardisierten vereinfachten Bauteilen und besaß die geforderte geringere Rahmensteife, statt 1500 kN 600 kN. Er war aber immer noch 1,7-mal teurer als ein Standard-Omnibus.

Die Deutsche Bahn, die anfangs vom Konzept der preisgünstigen „Leichten Nahverkehrs-Triebwagen“ (LNT) sehr angetan war, machte einen Rückzieher und bekannte sich zur Rahmensteifigkeit nach UIC-Norm von 1500 kN für Regionaltriebwagen.

Die zu erwartenden Stückzahlen im Inland und die Absatzchancen im Ausland veranlassten nicht wenige Hersteller, zunächst mit Prototypen auf Werbetour zu gehen. Das Angebot umfasste den zweiachsigen Schienenbus ebenso wie das einteilige Drehgestellfahrzeug und den Gliederzug. Einige Baureihen wurden Verkaufsschlager, andere entpuppten sich als Flops.

Alle Neuentwicklungen haben gemein, dass sie modular aufgebaut flexibel auf Kundenwünsche eingehen können. Grund: Die Bahnindustrie produziert eben nicht mehr für einen einzigen Großkunden.

Regiosprinter

Den ersten Regiosprinter lieferte Duewag/Siemens an die →



Moderne Scharfenberg-Kupplungen fürs schnelle Kuppeln übertragen auch alle Brems- und Steuerinformationen.





Auf den LINT41 von Alstom-LHB vertraut die Mecklenburgbahn (oben) ebenso wie die NOB, die Nord-Ostsee-Bahn (r.).



Grenzgänger: Die Regiosprinter der Vogtlandbahn, seit 1996 im Einsatz, gehen auf die Initiative des VDV zu LNT-Fahrzeugen zurück.



Stiege: Die einzigen Schmalspur-Neubautriebwagen fahren bei den HSB im Harz.





BR 646: Der Antrieb ist im Mittelteil (r.) untergebracht. Die Usedomer Bäderbahn setzt baugleiche Tw ein.

Dürener Kreisbahn, die bereits 1993 weitere 16 Fahrzeuge bestellte. Seit 1996 setzt auch die Vogtlandbahn baugleiche Regiosprinter ein, ausgestattet jedoch mit Scharfenberg-Kupplungen. Diese Fahrzeuge erhielten eine Zusatzausrüstung für den Einsatz auf den Straßenbahngleisen in der Zwickauer Innenstadt.

Der Regiosprinter besteht aus drei Fahrzeugteilen, die über Gelenke verbunden sind. Die Endteile sind mit Unterflurmotoren ausgestattet, die Einzelradsatzfahrwerke antreiben. Das Mittelteil ruht auf zwei Laufradsätzen. Der Niederfluranteil beträgt 70 Prozent der Fahrzeuglänge. Durch den konsequenten Leichtbau erreicht der Regiosprinter sehr gute Beschleunigungswerte. Die erforderlichen besseren Bremswerte erzielt das Fahrzeug mit drei Bremssystemen: Hydrodynamischer Retarder (Motorbremse), elektropneumatische, auf Bremsscheiben wirkende Bremse, Magnetschienenbremse im Fahrwerk unter dem Mittelteil. Mit 2,7 m/s^2 ist das Bremsvermögen nahezu doppelt so hoch wie bei normalen Triebwagen.

Regiosprinter: Überzeugendes Bremsvermögen

Integral

Eine Konstruktion, die ebenfalls nicht den Weg zur Deutschen Bahn AG gefunden hat, ist der heute nur bei der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) fahrende Integral, entwickelt von der Integral-Verkehrstechnik AG in Jenbach/Tirol.

Der Integral besteht aus fünf Fahrzeugteilen und ist nicht als teilbarer Gliederzug konzipiert. Sechs Einzelradsätze mit der Achsfolge A´A´1´1´1´A, von denen drei angetrieben sind, bilden das Fahrwerk. Zu den angetrieben Achsen gehören drei Antriebsanlagen mit je 315 kW. Die mittleren Fahrgastmodule wurden zwischen die End- und den Mittelwagen gehängt.

Entwickelt wurde der Integral speziell für die BOB, deren Ausschreibung ein automatisches Kuppeln der Fahrzeuge vorsah, um das Flügelkonzept auf den Strecken von München nach Bayrischzell, Lenggries und zum Tegernsee zu gewährleisten. Die anfangs störanfällige Technik ließ den Betriebsstart zum Fiasko werden. Nach Nachbesserungen des Herstellers laufen die 140 km/h





Schwandorf: Regioshuttle der Oberpfalzbahn haben automatische Kupplungen.



Führerstand eines Regioshuttles der Waldbahn (lks.); die Fahrzeuge sind dem Schülerverkehr gewachsen.



Der LVT/S wurde in einer Serie nur für die Burgenlandbahn gefertigt.




Bad König, 8. Mai 2006: Der Itino (r. der Niederflurbereich) steht in Kontrast zu den Formsignalen auf der Odenwaldbahn.

schnellen Fahrzeuge inzwischen anstandslos. Das Jenbacher Unternehmen ist nicht mehr im Fahrzeugbau tätig, die Integral-Lizenzen besitzt die BOB-Mutter Veolia.

• *LVT/S*

Ein Schienenbus, wie man ihn kennt, ist der Leicht-Verbrennungstriebwagen LVT/S: Einteilig und mit Einachsfahrwerken. Er ist der Versuch, ein besonders preisgünstiges Fahrzeug zu entwickeln. Vom LVT/S entstanden zunächst sechs Prototypen, die lange an die Hessische Landesbahn vermietet waren, dort inzwischen aber nicht mehr im Bestand sind. Die Karsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft (KEG) beschaffte für die Burgenlandbahn 18 der zweiachsigen Serienfahrzeuge. Durch die KEG-Insolvenz kamen die Triebwagen zu DB Regio, dem anderen Miteigner der Burgenlandbahn. Sie wurden als Baureihe 672 eingereiht. Anfang 2006 festgestellte Risse im Rahmen sorgten für die Abstellung der Fahrzeuge.

Mit der Höchstgeschwindigkeit von nur 100 km/h ist der LVT/S auf den Neben- →





Die BR 642 (r. ein Desiro mit dem Logo der Ostsee-Recknitz-Bahn) löst im Außerfern (oben Bf Nesselwang) die älteren 628 ab.



Foto: Frank Steinbach

Inzwischen verkauft: DB-670 003 steht am 27. Juli 1996 in Bad Berka.

bahneinsatz beschränkt. Vier der 23 Meter langen Triebwagen lassen sich zusammenkuppeln und von einem Führerstand aus bedienen. Die Fahrzeuge besitzen Tellerpuffer, die der Burgenlandbahn zusätzlich Scharfenberg-Kupplungen.

● *Doppelstockschienenbus*

Wie der LVT/S stammt der Doppelstockschienenbus von der Deutschen Waggonbau AG (DWA) und wurde parallel als preiswertes Fahrzeug für die DB AG entwickelt. Die als Baureihe 670 bezeichneten Schienenbusse tragen ihren Namen zu Recht.

Die zweiachsigen Doppelstöcker sind nicht kuppelbar und nur für den Nebenbahndienst vorgesehen. Dem Prototypen folgten fünf Serienfahrzeuge. Eingesetzt wurden sie unter anderem von DB Regio Thüringen. Alle wurden wegen ihrer Störanfälligkeit an Privatbahnen weiterverkauft.

● *Regioshuttle*

Die Allzweckwaffe für Nebenbahndienste und inzwischen meistgebauter Regionaltriebwagen für deutsche Bahnen ist der Regioshuttle, entwickelt 1994 von ABB Henschel und Daimler-Benz und in die aus der Fusion beider mit AEG entstandene Firma Adtranz (jetzt Bombardier) eingebracht.

Das 25,5 Meter lange Fahrzeug in Stahlleichtbauweise wurde bislang nur als einteiliges Zweirichtungsfahrzeug (RS1) realisiert und wird seit 2001 von Stadler in Berlin-Pankow gebaut. Das Prinzip des zweiteiligen RS2 wurde 2003 von Bombardier im Itino realisiert.

Da der Regioshuttle sowohl mit herkömmlichen Zug- und Stoßvorrichtungen als auch mit Scharfenberg-Kupplungen ausgerüstet werden kann, findet er auch im Güterverkehr als Schlepptriebwagen Verwendung. Die ersten RS1 gingen an die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) und zur Regentalbahn. Heute stehen Regioshuttle bei zahlreichen Privatbahnen und mit 74 Fahrzeugen als BR 650 bei DB Regio im Einsatz.

> Allzweckwaffe Regioshuttle sogar im Güterverkehr

● *Lint und Co.*

Hauptsächlich für den Großabnehmer DB AG entwickelte die Bahnindustrie Fahrzeuge wie Linke-Hofmann-Buschs leichten innovativen Nahverkehrs-Triebwagen LINT27 (BR 640) und den zweiteiligen LINT41 (BR 648) mit Jakobsdrehgestell. Der Europa-Triebwagen, auch „Walfisch“ genannt, der BR 641 wurde von Alstom an DB AG und SNCF geliefert. Der Desiro (BR 642) von Siemens oder Talbots Talent (BR 643, 644) und Stadlers GTW 2/6 (BR 646) fanden mittlerweile aber auch den Weg zu etlichen Privatbahnen im In- und Ausland.

Sebastian Koch/hc

Düsterförde: Die Talente der OME wurden fernverkehrstauglich umgebaut.





Fotos: Koch

Rottenbach: Der „Walfisch“, die BR 641, sollte Europa-Standard werden.

Heimat der Lokomotiven

Jan Reiners: So funktioniert das Bahnbetriebswerk. Transpress-Verlag, Stuttgart 2006. ISBN 3-613-71279-2, 160 Seiten, 118 Bilder, davon 63 in Farbe, sowie 30 Zeichnungen; Preis: 19,95 Euro.

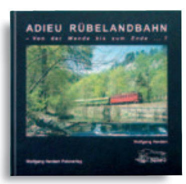


■ Das Bahnbetriebswerk (Bw) ist neben dem Bahnhof der wohl wichtigste Ort für jeden Eisenbahnfreund. Aber was geschieht dort mit den Lokomotiven? Aufklärung verspricht der jüngste Band dieser Transpress-Reihe. Jan Reiners erklärt in seinem Buch den Aufbau und die Funktion aller Bauten und Einrichtungen eines Bw. Das reicht vom Lokschuppen über die Drehscheibe bis zur Besandungsanlage. Der Autor geht auch kurz auf die Entwicklungsgeschichte der Bw ein. Lobenswert ist unter anderem das Kapitel über im Bw stationierte Sonderfahrzeuge wie Gerätewagen, Hilfszug und Schneepflug. Das etwas dampfloklastige Buch ist informativ, Zeichnungen unterstützen das Verständnis der beschriebenen Anlagen. Viele Aufnahmen dürften speziell auch für Modelbahner, die ein Bw auf der heimischen Anlage bauen, interessant sein. *al*

● ***Fazit: Gut gestalteter Einblick in die Bw-Funktion.***

Abgesang mit Fragezeichen

Wolfgang Herdam: Adieu Rübelandbahn – Von der Wende bis zum Ende...? Herdam-Fotoverlag, Gernrode 2006. ISBN 3-933178-18-5, 96 Seiten, 99 Farb-Abbildungen; Preis: 22,80 Euro.



■ Der bewusst provokante Titel beschwört ein Szenario, das befürchtet werden darf, aber nicht eintreten muss. Im neuen, fast quadratischen Format bilanziert Wolfgang Herdam den schleichenden Niedergang dieser ebenso bekannten wie reizvollen Nordharzer Steilstrecke in den letzten 15 Jahren. Dass trotz denkmalgeschützter Strecke, aufwendig sanierter Oberleitung und Güterverkehrsaufkommen mit Zukunftsperspektiven die Rübelandbahn dieselnd ins Abseits zu fahren droht, gehört zu den Treppenwitzen der Eisenbahngeschichte. Und dass der Personenverkehr mit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2005 eingestellt wurde, ist auch nicht gerade ein Ruhmesblatt für das Bundesland Sachsen-Anhalt. Mit dem neuen Bildband werden so nicht nur wehmütige Erinnerungen an die 50-Hertz-Loks der Baureihe 171 geweckt, er ist auch ein Appell zur Umkehr. *hc*

● ***Fazit: Bild-Dokumentation eines vermeidbaren Niedergangs***

Große und kleine GDT

H. W. Rogl: Die Großraumdieseltriebwagen der Osthannoversche Eisenbahnen AG in Vorbild und Modell. Wiekra Edition, Suhlendorf 2006. ISBN 3-00-019449-5, 66 S., 45 Farb-, 14 Sw-Abb.; Preis: 15,80 Euro.



■ Eine weitgehende Darstellung der Geschichte des GDT einschließlich der Vorstellung des H0-Modells wagte jetzt der OHE-Kenner Hans Wolfgang Rogl. Auf die Entwicklung der Vorgänger-Bauarten geht er ebenso knapp ein wie auf die Technik des GDT. Gestreift werden das Leben der OHE-GDT in Italien sowie die nicht an die OHE gelieferten Wagen. Schwerpunkt des in ansprechender Druck-Qualität ausgeführten Buches sind die Einsätze des GDT, doch hätten Schilderungen von Triebwagenführern oder Fahrgästen den Text aufgelockert. Für Modellbahn-Freunde dürfte auch die Schilderung der Entwicklung des H0-Modells (Test in MEB 7/2006) sehr interessant sein. Das Buch kann über den Buchhandel oder direkt über Wiekra, Növenthien 10, 29562 Suhlendorf, Tel. (05820)9980, Internet: www.wiekra.de, bezogen werden. *yo*

● ***Fazit: Für Freunde von Privatbahn-Triebwagen hochinteressant***

Außerdem erschienen

In Schwarzweiß

Freunde der Eisenbahn e.V.: FdE-Kalender 2007. Verlag Uhle & Kleimann, Lübbecke 2006. 40 Seiten, 38 Sw-Abbildungen; Preis: Euro 9,00.

Auch mit dem 49. Jahrgang bleibt die Tradition, die Welt der Eisenbahn in stimmungsvollen Schwarzweiß-Fotos wiederzugeben, erhalten. Der Kalender ist beim Verlag, Postfach 1543, 32295 Lübbecke, erhältlich.

• **Für Freunde schöner Fotos**

In Farbe

Klaus Eckert: Stars der Schiene. Der Taurus 2007. Europmedia-Verlag, Irsee 2006. Spiralbindung, 13 Blatt, 13 Farbaufnahmen; Preis: Euro 14,90.

Wie sich das für einen dekorativen Jahreskalender gehört, zeigt der großformatige Wandschmuck die eleganteste aktuelle Neubau-E-Lok im Wandel der Jahreszeiten auf deutschen, Schweizer und österreichischen Gleisen.

• **Zeitgenössischer Bahn-Kalender**

Kult-Kalender

Stars der Schiene. Baureihe 103 2007. Europmedia-Verlag, Irsee 2006. Spiralbindung, 13 Blatt, 13 Farbaufnahmen; Preis: Euro 14,90.

Zumeist im klassischen Farbschema zeigt sich die E03 auf den großformatigen Farbaufnahmen bekannter Eisenbahnfotografen. Der beliebtesten Schnellzugelektrolok der Bundesbahn wird einmal mehr ein Denkmal gesetzt.

• **Ein Muss für jeden 103-Fan**

Genuss im Großformat

Modellbahn-Impressionen 2007. Verlagsgruppe Bahn, Miba-Verlag, Nürnberg 2006. ISBN 3-89610-235-4, Spiralbindung, 13 Blatt, 13 Farbaufnahmen; Preis: Euro 9,95.

Bekannte Modellfotografen wie Horst Meier, Jörg Chocholaty oder Andreas Stirl sorgen für bleibenden Genuss.

• **Kalender nicht nur für Hobbykeller**



Kontraste: Während OL 49-81 die Behandlungsanlagen durchläuft, dämmert die abgestellte Ty 1-76 auf dem Nebengleis vor sich hin.

Spannungsreicher Lichtbogen: Beachtlichen Dampf entwickelt die „schöne Helena", Pm 36-2, hüllt OL 49-23 theatralisch ein.



Poesie des Stahls: Zu nächtlicher Stunde, im geisterhaften Spiel von Licht und Dunkel, offenbart die Technik in der Gestalt der Dampflokomotiven ihren ganz besonderen Reiz.

Reflex-Zone

Es ist 22.20 Uhr. Zwischen Bw und Bahnsteigen erstreckt sich vor mir ein ausgedehntes Gleisfeld, bewacht von einigen Formsignalen, ansonsten fast bedrückend leer. Das Rauschen der Straßenkonkurrenz von gegenüber erstirbt langsam, während durchs Strauchgerippe hinter mir der See schimmert und Naturgeräusche allmählich die Oberhand gewinnen.

Wolsztyn?

Recht hat der Kenner, der dies schon vermutet!

Mit Einlaufen des Spätzuges aus Poznan (Posen) beginnt üblicherweise das Nachtprogramm im Bahnbetriebswerk.

Gespenstisch wie ein Feuergeist zischelt und poltert die Zuglok OL 49 über gleißende Schienenbänder voll ästhetischen Zaubers zur Schlackengrube. Das aufblitzende, scheinbar zusammenhanglose Gewirr von Rädern, Stangen und Gelenken kommt zur Ruhe. Der Zauber des Augenblicks lässt mich verharren.

Alltags- oder besser Allnachtarbeit, die sich im ungewissen Zwielicht des Bw- →



Freier Durchblick im Gegenlicht: Besonders filigran wirkt in dieser nächtlichen Einstellung auch das Fahrwerk der OL 49-23.



Melancholischer Seufzer der Pt 47-65: Bei Regennässe bekommt das Bw-Gelände samt Gleisen ein besonderes Flair.



Das unterschiedliche Spektrum der Lampen verleiht dieser Drehscheibenszene mit OL 49-69 und Donnerbüchsen ihren Reiz.



Nur schemenhaft ist der Mann an der geöffneten Rauchkammer der OL 49-23 zu sehen, die wie ein Zyklop ins Dunkel starrt.

Fotos: Matussek



Im Spiel mit Licht und Schatten manifestiert sich der Kontrast zwischen Nachtruhe und -arbeit im Damplokschuppen.

Geländes mehr erahnen als wirklich erkennen lässt, beginnt. Da wird geputzt, gehämmert, geölt, geschaufelt. Wortfetzen und ein Gewirr von Geräuschen begleiten die eingespielten Arbeitsabläufe.

Eine Vielzahl von Loko-Motiven drängt sich mir zur bildnerischen Umsetzung auf. Eins der ganz besonderen Art bietet sich dann und wann beim so genannten Feuerputzen: Die Restglut auf dem Feuerrost wird mit dem Wasserschlauch durch seitliche Luftklappen abgelöscht. Der aufstrebende Dampf umhüllt die Lokomotive, die sich schemenhaft, teils doppelkonturig, aufzulösen scheint: Ein unvergessliches Erlebnis!

Nicht minder beeindruckend, was die Dampfentwicklung betrifft, sind die Drehscheibenmanöver der „schönen Helena", der Pm 36: Wegen ihrer Länge vollbringt sie das passgenaue Befahren der knapp bemessenen Drehscheibe oft nur mit viel Dampfanstrengung im zentimeterweisen Hin und Her.

Allmählich kehrt nun Stille ein. Nur der Schuppenheizer unterbricht gelegentlich seinen Fernsehkonsum, um seinem Nachtwerk nachzugehen.

Als Fotograf kann ich jetzt dem ruhigen Teil meiner Tätigkeit nachgehen. Starke Lampen setzen intensive Kontraste, bilden helle und dunkle Flächen mit fein gesponnenen Linien. Lampen anderen Spektrums erzeugen, filmbezogen, farbliche Abwechslung. Bei Nässe entfalten die reflektierenden Gleise ihren besonderen Reiz.

Es wird spät bis zum Schlafbeginn im ehemaligen Bw-Übernachtungsgebäude, einfach, aber sauber und preisgünstig. Einfach ist auch die Reservierung per Telefon, zum Beispiel aus Deutschland 0048/683842008, direkt beim Bw-Chef Witold Wojtkowiak (am besten vormittags). Wer's komfortabler möchte: Fam. Jokiel, Ul. Gajewski CH. 28 (300 m vom Bw), Tel. 0048/683845548.

Wolfgang Matussek/hc

Vor 115 Jahren wurde die Dampflok A 2 Nr. 35 von Württemberg in die Schweiz geliefert. Vor kurzem erlebte die Maschine ihre dritte Inbetriebsetzung.

1891: Made in Germany

Während ab etwa 1830 viele Länder vom Eisenbahnfieber erfasst wurden, ließ man sich in der Schweiz Zeit. Als erste Stadt kam das weltoffenere Basel 1844 in den Genuss eines Anschlusses – ins benachbarte französische Straßburg. Ein Innerschweizer Zug verkehrte erst 1847, die von Baden nach Zürich dampfende „Spanisch Brötli Bahn" der SNB (Schweizerische Nordbahn). Gebaut wurden ihre Dampfloks allerdings in Karlsruhe, in der Maschinenfabrik Emil Kessler. Dabei setzte die Bahn auf den amerikanischen Typ nach System Norris. Von der englischen Bauart unterschied er sich dadurch, dass „...die Triebräder sich hinten an der Maschine befinden und der vordere Teil der Maschine auf einem Untergestell ruht, welches sich unabhängig von den Triebrädern um einen Reibnagel bewegen kann." Heute bezeichnen wir eine derartige Einrichtung als Drehgestell. Zudem gab William Norris der Außenzylinder-Bauart den Vorzug. Damit kam er ohne gekröpfte Treibachsen aus. Von den vier SNB-Maschinen wiesen zwei die Achsanordnung 2'A und zwei die Achsanordnung 2'B auf. Die 2/4-Loks verfügten über niedrigere Achslasten, höheres Adhäsionsgewicht und eine größere Zugkraft, so dass sich diese Achsfolge durchsetzte. Viele verschiedene 2/4-gekuppelte Typen prägten danach eine ganze Epoche. Beschafft wurden sowohl Tender- als auch



Besonders schön kommt A 2 35 auf einer Strecke ohne Fahrleitung zur Geltung, wie hier am 7. Oktober 2006 bei Oberhasli, Kanton Zürich, auf einem Industriegleis.

Lebendige Erinnerung an Schweizer Privatbahnzeiten: A 2 Nr. 35

Schlepptenderloks. Selbst die SBB nahmen noch im Jahr 1906 2/4-Schnellzugmaschinen in Betrieb.

A 2 Nr. 35 wird Eb 2/4 5469

Aus der großen Klasse der 2/4-Dampfloks überlebte in der Schweiz bis heute eine einzige: Eb 2/4 5469 der SBB, ex. A 2 Nr. 35 der Jura-Simplon-Bahn (JS). Gebaut wurde sie 1891 in der Maschinenfabrik Esslingen, Württemberg, unter der Fabrik-Nr. 2498. Dem Baujahr 1891 entsprechend handelt es sich um eine zweizylindrige Nassdampf-Lokomotive mit Flachschiebern und Allan-Steuerung. Die Höchstgeschwindigkeit konnte 1901 von 70 km/h auf 75 km/h erhöht werden (vorwärts). Bei Rückwärtsfahrt waren 60 km/h erlaubt. Als Leistung werden 550 PS, als Dienstgewicht 49 Tonnen und als Adhäsionsgewicht 31 Tonnen genannt. Der Treibraddurchmesser beträgt neu 1555 Millimeter.

Die JS setzte ihre A 2-Maschinen hauptsächlich auf der flach und mit großen Radien trassierten Strecke Genf – Lausanne ein. Ein Zug bestand meist aus einer Lok und wenigen Wagen, die Fachliteratur nennt Anhängelasten von gerade 50 Tonnen. Als die JS am 1. Mai 1903 verstaatlicht wurde, wandelte sich A 2 Nr. 35 zur Eb 2/4 5469. Die 2/4-gekuppelten Maschinen waren den steigenden Zuglasten immer weniger gewachsen, außerdem machte die Elektrifizierung zahlreiche Maschinen arbeitslos. Als letzte konnte sich Eb 2/4 5469 bis 1946 halten. Dann schlummerte sie 25 Jahre vor sich hin.

Zwei Wiederinbetriebnahmen

1971 bis 1973 arbeiteten im Auftrag der SBB die Vereinigung Eurovapor sowie das DB-Betriebswerk Offenburg den Veteranen betriebstüchtig auf. Für SBB-Verhältnisse unüblich zeigte sie danach die nach DB-Manier weiß umrandeten Pufferteller. Ebenso ungewohnt wirkten die rot gestrichenen Räder, Pufferbalken, Umlaufbleche, Griffstangen und Wasserkasten-Zierlinien. Es folgten Einsätze in Deutschland, Frankreich und der Schweiz. In den 1990er-Jahren machte sich jedoch das Alter der Eb 2/4 5469 erneut bemerkbar und sie musste wieder außer Betrieb genommen werden. Anfang 2004 standen die Varianten „Betriebsfähige Aufarbeitung" und „Lediglich lauffähige Herrichtung" zur Debatte. Klar war, dass die Lok, als A 2 Nr. 35, wieder das Aussehen der JS-Epoche erhalten sollte. Zudem interessierte sich die Dampfgruppe der Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) für die Arbeiten. Nach einer Besichtigung sowie einer Inspektion durch den Kesselinspektor fing die Dampfgruppe buchstäblich Feuer und unterbreitete einen Aufarbeitungsvorschlag. Kurz danach kam das Geschäft zustande. Am 27. April 2006, war es soweit: In der revidierten Lok wurde ein echtes Feuer entfacht, wenig später entstieg dem Kamin erster Rauch, der Kessel gab brodelnde Geräusche von sich und nach einigen Stunden wies er Betriebsdruck auf. Seither dampft die von der OeBB-Dampfgruppe gepflegte und betriebene A 2 35 wieder über die Gleise, am 7. Oktober 2006 sogar über Schienen, die auf deutschem Boden liegen.

Christian Zellweger/al



Anlässlich der Sonderfahrt vom 7. Oktober 2006 fuhr die A 2 35 sogar einige Kilometer über deutschen Boden (SBB-Strecke Schaffhausen – Bülach – Zürich). Das Bild entstand zwischen Jestetten und Lottstetten.



Foto: Werner Reber/Slg. Zellweger

Am 13. November 1976 brachte die Eb 2/4 5469 einen Extrazug mit SBB- und SNCF-Wagen nach Thann in Frankreich. Beachtenswert an der Lok sind der deutsche Pufferteller-Warnanstrich sowie die rote Pufferbohle samt den gleichfarbigen Rädern.

Fotos (2): Zellweger





Foto: Slg. Zellweger

Auch A 2 Nr. 33 der Privatbahn Jura–Simplon (J-S) entstand 1891 in der Maschinenfabrik Esslingen, Württemberg, fotografiert wurde sie hier im August 1893 in Genf. 1903, anlässlich der Verstaatlichung, gelangte die Lok zu den SBB.

An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

***E-Mail:** redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

BSW-Gruppe ET 491

***Betrifft:** Bahnpost „Aussichtslos", Heft 11/2006*

Zur Ehrenrettung des oft (nicht ganz zu Unrecht) gescholtenen Herrn Mehdorn muss richtiggestellt werden, dass nicht er, sondern sein Vorvorgänger Heinz Dürr sich am 14. Dezember 1995 – also zwei Tage nach dem Unfall – voreilig etwas sehr weit aus dem Fenster lehnte, als er gegenüber der Süddeutschen Zeitung die Reparatur der Touristenattraktion „so schnell wie möglich" zusicherte. Rückblickend betrachtet kann es nach Nichteinhaltung der Zusage des Herrn Dürr als Glücksfall angesehen werden, dass die im Jahre 2000 gegründete BSW-Gruppe ET 491 „Gläserner Zug" im Mai 2005 die Überstellung des in seiner Art einmaligen Fahrzeugs in den Bahnpark Augsburg mit vielen Spenden finanzierte. Ansonsten wäre möglicherweise der beliebte und europaweit bekannte Aussichtstriebwagen ein Opfer der fahrlässigen Feuersbrunst in Nürnberg geworden.

Theodor Horn,
65830 Kriftel

Starker Partner

***Betrifft:** Standpunkt, Heft 10/2006*

Als treuer Leser freue ich mich, dass ein starker Partner ins Boot geholt wurde. Schade, dass Herr Hermann Schöntag sich zurückgezogen hat. Aber die Gründe sind nachvollziehbar. Ich hoffe, dass der MEB Marktführer bleibt.

Rainer Bernshausen,
58089 Hagen

Überfüllte Züge

***Betrifft:** „150 Jahre Emslandstrecke", Heft 9/06*

Sie erwähnen in keinem Wort, dass diese Veranstaltung wesentlich größer ausfallen sollte. So fuhren anstatt Samstag vier und Sonntag sieben Zugpaaren lediglich Sonntag vier. Außerdem fehlten wegen zu wenig verkaufter Karten die 41 360, 24 083 und eine P8. So waren die meisten Züge am Sonntag wahnsinnig voll.

Kilian Tuschling,
E-Mail

Pilz-Bahn

***Betrifft:** „Zu Gast bei Freunden", Heft 10/2006*

Im August wurde unsere Heimat von einer Pilzschwemme heimgesucht, die auch an der Eisenbahnanlage im Garten nicht spurlos vorbeiging. Auf der schönen Fahrt durch das Gartenbahn-Erzgebirge konnten die Fahrgäste vom Fenster aus die Riesenpilze bestaunen. Mit Müh´ und Not und genügend Kohle konnte der Abtransport doch noch erfolgen.

Dr. med. Boris Herrmann,
08107 Kirchberg



Mit dem Abtransport der schmackhaften Steinpilze und Braunkappen hat die Gartenbahn, hier am alten Cunersdorfer Bahnhof, ihre liebe Mühe.

Foto: Dr. Herrmann

Sonderfahrt mit Ex

***Betrifft:** „Rennsteig, Lipsia, Elbflorenz", Heft 11/2006*

Am 29. August 1987 nahmen meine Frau und ich an einer vom Verband der Journalisten der DDR, Bezirksorganisation Gera, veranstalteten Sonderfahrt teil. Für diesen „Expreß der Solidarität" kamen ebenfalls Städteexpress-Wagen, in diesem Falle offensichtlich die des Ex 100/107 „Elstertal", zum Einsatz. Zuglok war von Gera Hbf bis Saalfeld die 441093. Von Saalfeld nach Leutenberg und zurück war die 941292 vorgespannt; wegen der Last schob 119175-8 nach. Für die Rückfahrt von Saalfeld über Jena Saalbahnhof und Hermsdorf-Klosterlausnitz nach Gera Hbf kam wieder 441093 zum Einsatz. Im Sonderzug wurde ein Mitropa-Büfettwagen mitgeführt und für Unterhaltung sorgte eine Singegruppe der Freien Deutschen Jugend. Am Bahnhof Leutenberg gab es einen Solidaritätsbasar und ein Kulturprogramm durch örtliche Chöre und Volkskunstgruppen. Für die Verpflegung – Erbsensuppe aus der Gulaschkanone – sorgte eine Einheit der Bereitschaftspolizei. Vor dem Empfangsgebäude von Jena Saalbahnhof gab es dann noch ein Begrüßungsständchen durch ein Blasorchester der sowjetischen Armee.

Hans-Joachim Weise,
98684 Ilmenau

Arbeitsplätze

***Betrifft:** Flop „Keine Neutralität", Heft 10/2006*

Wenn die DB AG ihr Netz verliert bei einer Privatisierung, stehen hunderte Arbeitsplätze auf dem Spiel. Fast 50 Prozent der DB-Mitarbeiter sind keine Beamte, daher jederzeit kündbar, egal, wie lange sie bei dem Unternehmen sind. Auch ich als Zugchef (Zugführer) könnte meinen Arbeitsplatz schneller verlieren, als es mir lieb ist. Nur ist man mit 47 Jahren zwar noch jung, aber nicht für den Arbeitsmarkt. Noch haben wir durch Tarifverträge Kündigungsschutz, aber mit einer Privatisierung ohne Netz sind diese Tarife kündbar. Herr Mehdorn hat ja schon vor langer Zeit angekündigt, dass 2000 Arbeitsplätze im Servicebereich (Fahrkarte, Zugbegleiter, Zuggastronomie, Servicemitarbeiter auf Bahnhöfen) abgebaut werden müssen. Mit Kündigung der Tarifverträge bräuchte man diese Mitarbeiter nicht in die Transfergesellschaft zu bugsieren. Auch die Privatbahnen können diese Mitarbeiter nicht alle aufnehmen.

Peter Reichler,
01169 Dresden

PC-Steuerung

***Betrifft:** „System-Fortschritt", Heft 10/2006*

Der Artikel über die digitale Steuerung von analogen Anlagen, System Groupie-MEB-Tron, ist offensichtlich eine Ergänzung zurückliegender Veröffentlichungen. Ist es möglich, zu erfahren, welche Artikel zu diesem System wann, in welchen Ausgaben erschienen sind?

Joachim von der Ohe,
E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Groupie-MEB-Tron ist eine nicht kommerzielle PC-Steuerung zum Nachbau, exklusiv vorgestellt im MEB 5, 6, 7, 8, 9, 10 und 11/2000, 10, 11, 12/2001, 4/2004, 7/2005. Noch wenige Hefte auf Lager.

www.ef-schelklingen.de/

Vielschichtig

Die Eisenbahnfreunde Schelklingen betreiben nicht nur zahlreiche Modellbahnanlagen.

■ Neben den obligatorischen Anlagen in verschiedenen Spurweiten, die fleißige Vereinsmitglieder gebaut oder restauriert haben, haben sich die Schelklinger Eisenbahnfreunde auch um einen ordentlichen Auftritt im Netz bemüht. Dort zeigen sie anderen Modellbahninteressierten ihr abwechslungsreiches Vereinsleben auf einer freundlich gestalteten Seite. Zahlreiche Fotostrecken zeugen von der Umtriebigkeit. Schelklingen liegt wenige Kilometer westlich von Ulm und die dortigen Eisenbahnfreunde sind deshalb auch Mitglieder der Schwabenrunde.

www.pinkrail.de/

Es geht auch anders

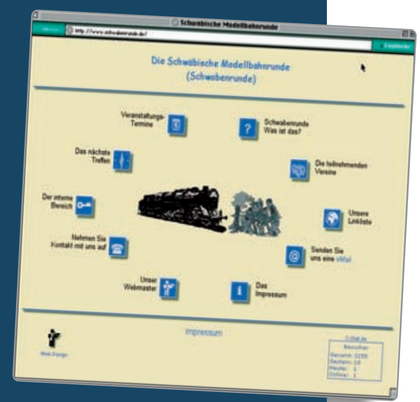
Schwule und Eisenbahn? Das widerspricht vermutlich beinahe allen gängigen Klischees.

■ Schwule sind die heimlichen Stars der modernen Konsumgesellschaft. Sie gelten als feinsinnige, kulturorientierte Großstadtbewohner. Und ein schwuler Eisenbahnfreund würde im Hirn der Durchschnittsbevölkerung einen ähnlichen Knoten erzeugen wie der scheinbar unmögliche schwule Fußballfan. Aber es zeigt sich wieder, dass Stereotype nichts taugen und die Wirklichkeit nicht die des Fernsehens ist. Und damit diejenigen, die gleiche Interessen teilen, sich auch finden, ist das Internet (noch) das ideale Medium.

www.schwabenrunde.de

Lockere Runde

Regelmäßig treffen sich Vertreter von knapp 40 Vereinen aus dem Schwäbisch-Bayerischen.



■ Die Schwabenrunde, eine lockere Vereinigung, hat sich vor 16 Jahren das Ziel gesetzt, zweimal im Jahr Treffen der Vereinsvorsitzenden zu organisieren, bei denen Termine abgesprochen und vor allem Erfahrungen ausgetauscht werden. Da man es mit dem Begriff Verein nicht allzu genau nimmt, gehören der Schwabenrunde auch diverse Einzelpersonen an. Zu den Mitgliedern zählt beispielsweise auch das Ehepaar Jutta und Manfred Luft, das für seine hervorragenden Arbeiten mit Gips europaweite Reputation genießt. Die Homepage ist übersichtlich aufgebaut und enthält die wichtigsten Informationen über die Schwabenrunde inklusive einer Landkarte, auf der die Vereine verzeichnet sind. Details zu den Mitgliedern muss man dann den verlinkten Homepages entnehmen.

www.pospichal.net/lokstatistik

Statistik pur

Diese Fahrzeug-Statistik hat es in sich. Es geht um alte Fahrzeuge aus Österreichs Kaiserzeiten.

■ Manche Eisenbahnfreunde scheinen Freude an der Bewältigung von Herkulesaufgaben zu haben. Josef Pospichal gehört auch zu dieser Spezies. Seine „Lokstatistik ist ein Versuch. Ein Versuch, Herkunft und Verbleib von Lokomotiven im Bereich der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie noch etwas genauer zu erforschen. Viele Daten sind vorhanden, manches unklar, einige Daten sind noch im Dunkeln“, so Pospichal. Er forscht hauptsächlich über Loks und Rollmaterial, das größtenteils längst nicht mehr exisitiert und aus Zeiten stammt, als es noch keine elektronische Datenbanken gab, die beinahe alles speichern. Zu allem Überfluß explodierte die östereichisch-ungarische Monarchie in eine Vielzahl von Staaten, was Nachforschungen zusätzlich erschwert! Die Internetseiten sind schwer verdauliche Kost und selbst das Wiener Telefonbuch dürfte über mehr Schmäh verfügen. Das soll aber den Wert der Seiten in keinster Weise herabwürdigen, denn, wer sich für Statistik interessiert oder den Verbleib einer bestimmten Type nachverfolgen will, der ist hier genau richtig.



Der Stromabnehmer der Roco-144 sieht nach der Sanierung (rechts) erheblich besser aus.

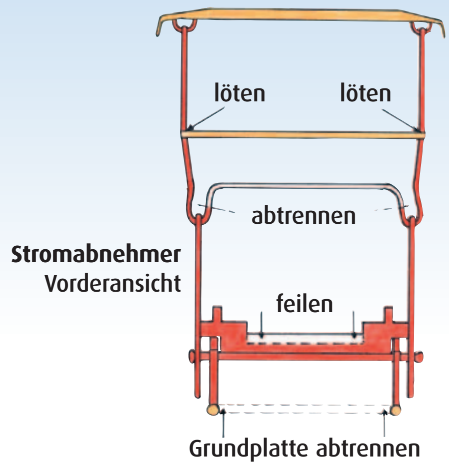
Betagteren E-Lok-Modellen sieht man ihr Alter zumeist am Dach an. Kostengünstige Basteleien helfen dem ab.

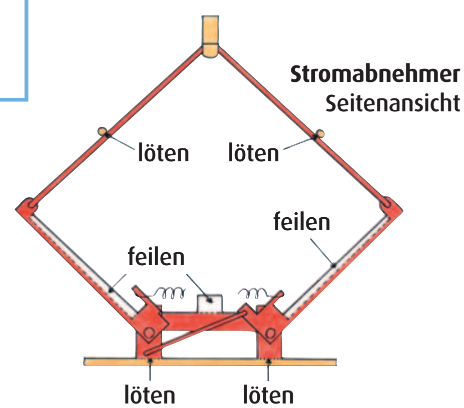
Scheren schleifen

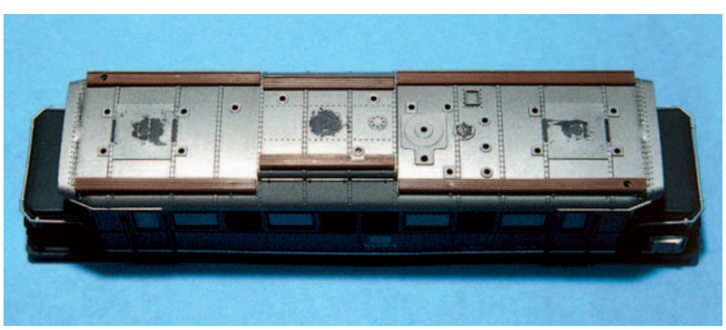
Das Dach einer E-Lok ist oftmals entscheidend für den Gesamteindruck. Oft sind die Pantographen selbst verbesserungsbedürftig, aber auch Löcher für den Betriebsartenumschalter und zur Befestigung der Pantographen müssen heute nicht mehr sein. Nach dem Entfernen der Dachaufbauten (die Laufbretter blieben montiert, da die Rastnasen abzubrechen drohten) werden die erwähnten Löcher mit zurechtgefeilten Kunststoffstücken aus Spritzlingsresten verschlossen. Das Planfeilen muss mit äußerster Vorsicht geschehen, damit nicht die Nietreihen beschädigt werden.

Die Pantographen mit der für diese Lok typischen Bauart SBS 10 sind zu klobig. Anhand der Skizzen werden nach Ausbau der Federn die Unterscheren der Stromabnehmer schmaler gefeilt, die Querstreben der Oberschere abgetrennt und durch einen 0,5-mm-Kupferdraht (im vorliegenden Fall Fahrdraht von Sommerfeldt) ersetzt. Das Abtrennen der Grundplatte an den markierten Stellen gelingt am besten mit der Kleinbohrmaschine mit eingespannter Trennscheibe. Das Anlöten der 0,5-mm-Drähte ist ein Geduldsspiel, da der Stromabnehmer sich jetzt wie eine Marionette mit abgeschnittenen Fäden verhält. Neben Elektroniklot, das schon mit einem Flussmittel versehen ist, bestreicht man die zu lötenden Stellen zusätzlich mit Lötfett, was die Lötstellen besser reagieren lässt. Überschüssiges Lötzinn wird mit einer kleinen Schlüsselfeile vorsichtig entfernt. In einem Abstand von 13,5 mm bohrt man in die Stützisolatoren 0,5-mm-Löcher für die Aufnahme der angelöteten Drähte. Die Zugfedern werden wieder eingesetzt, die Isolatoren in der richtigen Anordnung (es gibt hier tatsächlich ein Links und Rechts, also vor dem Entfernen die Position auf einer Skizze oder per Foto festhalten) vorsichtig aufgeschoben und probehalber aufs Dach gesetzt. Die überstehenden Drähte längt man mit einem Seitenschneider ab und fixiert sie mit Sekundenkleber in den Stützisolatoren. Soll die Stromabnahme über die Oberleitung erfolgen, so muss zusätzlich ein 0,3-mm-Messingdraht angelötet werden, der dann durchs Dach ins Lokgehäuse führt. Anschließend montiert man die abgenommene Dachausrüstung.

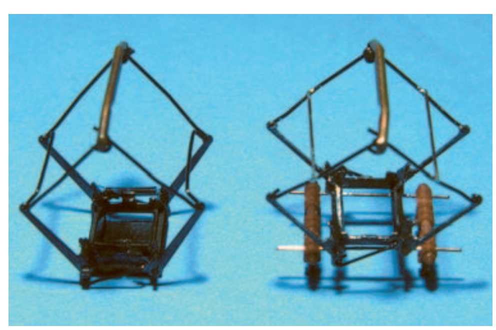
Werner Meyer







Die Löcher im Dachbereich füllt man mit Kunststoffresten.



Vergleich zwischen alt und neu: Der preiswerte Umbau lohnt sich.

Fotos, Zeichnungen: W. Meyer

Märklins alten VT-95-Schienenbus verbannt man nach Erscheinen des neuen 798 keineswegs aufs Abstellgleis. Eine von nahezu jedem Modellbahnfreund zu bewerkstelligende Aufwertung macht ihn einstweilen wieder konkurrenzfähig.

Einziger Knackpunkt sind und bleiben allerdings fehlende Fenstereinsätze, denn über 40 Jahre lang hinterlegten die Göppinger die Scheiben ihres roten Einmotorers lediglich mit milchiger Cellonfolie. Dasselbe Schicksal ereilte ja bekanntlich auch die alte V 200. Vor allem angesichts der ansonsten eigentlich noch immer recht ansehnlichen Gehäuse-Gravuren schmerzt dieser Mangel doppelt. Vielleicht könnte sich ja ein Zubehör-Hersteller wie Auhagen des Missstandes annehmen und passende Scheibeneinsätze für diese bis dato prak-

Klassiker Aufwertung

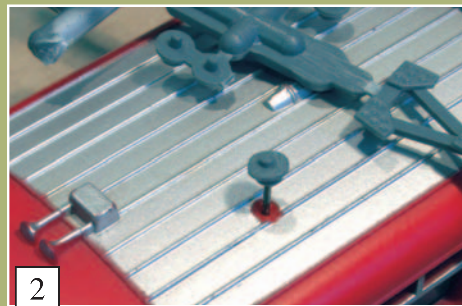
Ein Wink mit dem Zaunpfahl an die Zubehörindustrie: Mit überzeugenden Fenstereinsätzen wäre Märklins alter VT 95 nach der Gauß-Verjüngungskur noch konkurrenzfähiger.



Mit großen Augen naht hier der betagte Schienenbus. Die etwas kräftigere Dachpatinierung wertet das Gespann aber durchaus auf.



1 **Zumindest das Abtragen der Wandstärke im Fensterbereich gelang schon im Kindesalter.**



2 **Ein Bausatzrest aus der Bastelkiste wird für das typische Abgasrohr des VT95 zweckentfremdet.**



3 **Beim Modellbau muss man erfinderisch sein: Der Pinnwandnagel mutiert zur Funkantenne.**



4 **Statt mühsamem Abfräsen der Wandstärke kann eine Lackierung optische Akzente setzen.**



5 **Vor der Alterung: Wer den Anlieferungszustand bevorzugt, kann jetzt mit Klarlack versiegeln.**



6 **Pulverfarben: Eine bequeme Angelegenheit ist das Patinieren mit trockenen Farbpigmenten.**

tisch allgegenwärtigen Fahrzeug-Klassiker fertigen?

Für die zahlreichen Schienenbus-Fenster einzelne Scheiben passend zurechtzufeilen, wäre ein ungemein zeitraubendes Geduldspiel, das wir eigentlich niemandem zumuten wollen. Selbst den Verfasser dieser Zeilen verließ offen gestanden der Ehrgeiz bereits nach dem dritten verglasten Seitenfenster; zudem harrte das Problem der gerundeten Eckfenster an den Stirnseiten noch immer seiner sicher nicht einfachen Lösung. Also musste ein von unseren Lesern nachzuahmender Kompromiss gefunden werden, denn schließlich wollen wir ja in erster Linie auch allgemein umsetzbare Anregungen liefern!

Somit entschieden wir uns, die Materialstärke des Gehäuses im Bereich der Scheiben mittels geschickter Einfärbung zu kaschieren, doch hierzu später mehr. Wenden wir uns zunächst einmal einigen anzusetzenden Details zu. Da wäre vorerst einmal der auf dem Triebwagen-Dach zu platzierende Auspuff, den wir aus einem Bausatz-Rest herstellten. Man könnte zwar notfalls auch das Abgasrohr aus dem Dachteile-Satz des Roco-Zweimotorers verwenden, sofern den Modellbahner dessen für einmotorige Schienenbusse eigentlich

Zierliches Abgasrohr und Zugfunkantenne beleben Dachpartie

etwas zu wuchtige Dimensionierung nicht stören sollte. Denn der Auspuff des VT95 war beim großen Vorbild augenfällig zierlicher. In unmittelbarer Nachbarschaft des Abgasrohres finden sich auf dem Motorwagen-Dach die Zugbahnfunk-Antenne und jener kleine Stutzen des WC-Wasserkastens, welcher als einziges Kleinteil auch das Beiwagen-Dach ziert. Er entsteht jeweils aus einer mittels Sekundenkleber gehärteten Zahnstocher-Spitze; als Antennen-Nachbildung eignet sich ein zurechtgefeilter und gekürzter Pinnwandnagel. Nur wenige Vorbild-795 wurden in den 1970er-Jahren überhaupt noch mit Zugbahnfunk ausgestattet. Ob der 795 309-4 des Bw Gießen diesen Luxus tatsächlich vorzuweisen hatte, war leider nicht mehr zu klären. Doch im Modell zählen ja in erster Linie Akzente – und einen solchen setzt die formschöne Dachantenne allemal. Erlaubt ist schließlich, was gefällt! Die Bohrungen zur Befestigung der Teile im Dachbereich sind mit größter Sorgfalt auszuführen, im Idealfall mit einem feinen Handbohrer in Uhrmacher-Schraubendreher-Machart.

Die Empfehlung gilt auch für die Querbohrungen durch die Fensterstege zur Anbringung der metallenen Schutzstangen im Bereich der Gepäckabteilscheiben des Beiwagens. Diese Stangen sitzen beim Vorbild zwar innerhalb der Scheiben, doch der Fenster-Kompromiss bei unserem Modell erforderte deren Verlegung nach außen, was jedoch erst bei näherem Hinsehen auffällt.

Sodann beschäftigen wir uns mit der Vervollständigung und Berichtigung der Beschriftung, wobei Vorbild-Fotos ungemein hilfreich sind. Die in unserem Fall verwendeten Nassschiebebilder der Firma Spieth sind offiziell allerdings leider nicht mehr erhältlich. Eine ruhige Hand erfordert die Pinsel-Lackierung sämtlicher Details. So wird zunächst bei allen Fenstern die Materialstärke des Gehäuses mittels grauen Mattlacks kaschiert. Die Farbwahl orientiert sich am später für die Fenstereinsätze bestimmten Ton. Zu empfehlen ist ein Anthrazitgrau, beispielsweise Revell Nummer 69, vom auf Fotografien meist recht dunklen Eindruck der Vorbild-Schienen- →



7 Alterung des Fahrwerks: Erster Schritt ist das Auftragen hellerer Rostfarbe in Lasurtechnik.



8 Mittels einer erhitzten Stecknadel entstehen die Bohrungen zur Befestigung der Scheibenwischer.



9 Vorbildgerecht: Der Scheibenwischer sitzt beim VT95 nur an einer Front in Fahrtrichtung rechts.



10 Die Fensterschutzstangen des Packabteils entstehen aus Viessmann-Fahrleitungsdraht.



11 Vor der Patierung: Der Beiwagen posiert vor dem inspirierenden Foto von Wolf-Dietmar Loos.



12 Diskussionswürdiger Kompromiss: Die Scheiben aus Cellon werden in Anthrazitgrau lackiert.

busfenster abgeleitet. Man betrachte vor allem solche Aufnahmen, die von erhöhten Standpunkten gemacht wurden – aus der typischen Modellbahn-Perspektive eben! Wer keine Fotos zur Hand hat, lässt sich einfach durch Bildbände wie etwa Jörg Hajts „Abschied vom Schienenbus" inspirieren. Auch die Anregung zur VT95-Alterung mit den ungewöhnlich dunkel verrußten Dächern lieferte dieses Buch.

Fotos: Gauß



Es fehlen eigentlich nur noch die passenden Fenstereinsätze.

Für die Kanten des Toilettenfensters mischen wir einen Hellgrau-Ton an, der ruhigen Gewissens einige Nuancen dunkler ausfallen darf als die Farbe des Märklin-Einsatzes. Zu helle Kanten würden hier nämlich unnatürlich aufdringlich wirken. Anschließend werden mittels noch feineren Pinsels alle Scheibendichtungen mit schwarzem Mattlack nachgezogen, zuletzt erhalten die Lüftungsklappen der Fenster sowie sämtliche Zierlinien ihre typische Aluminium-Metallicfarbe. Auch die rundum verlaufende schmale Regenrinne über den Fenstern sollte nicht vergessen werden, wozu man allerdings eine ganz besonders ruhige Hand benötigt.

Vor der Patinierung mittels trockener Pigmente, Pulverfarben, übernebeln wir Trieb- und Beiwagen mit mattem Klarlack. Diesen lässt man nicht vollständig durchtrocknen und nutzt seine noch leicht klebrige Konsistenz zum Auftrag der Farbpigmente, welche zuguterletzt mit einer weiteren Schicht Klarlack grifffest fixiert werden.

Sämtliche Cellon-Scheibeneinsätze lackiert man auf ihrer angerauten Innenseite im selben Anthrazitgrau wie die Gehäusekanten der Fensteröffnungen. Jener positive Nebeneffekt, dass die Fahrzeugbeleuchtung fortan ausschließlich durch die Scheinwerfer beziehungsweise Schlusslichter erstrahlt, vollendet das mit dieser Bearbeitung einhergehende Erfolgserlebnis. Vor allem aus gewisser Distanz betrachtet, hinterlässt Märklins Klassiker nun durchaus einen vorbildorientierten Eindruck und füllt sogar eine leider noch immer bestehende Angebotslücke aus. Denn Fleischmanns herrlich detaillierter VT95 ist in dieser Ausführung mit dem fest eingebauten dritten Spitzenlicht bisher nicht erhältlich.

Michael Robert Gauß

Mehr als ein Vierteljahrhundert Erfahrung im Bau von Architekturmodellen fließen bei Lütke-Modellbahn in Bausätze auch für die kleinen Spuren N und Z ein.

Klein, aber oho!

Eigentlich gibt es auch für die kleinsten Modellbahnen eine große Auswahl an Gebäudemodellen der einschlägigen Zubehörhersteller. Doch wer etwas Besonderes beziehungsweise etwas nach eigenen Vorstellungen kreieren möchte, ist meist zum kompletten Selbstbau gezwungen. Es sei denn, man nimmt die Angebote einiger Kleinserienhersteller an und baut aus Messing, Resin oder gefrästen Polystyrolplatten seine Häuschen.

Lütke-Modellbahn beschäftigt sich seit einigen Jahren mit



Das Original-Stellwerk in Tutzing zeigt an der Längsfront fünf Fenster.



Aber auch mit vier Fenstern imitiert das N-Modell sein Vorbild gut.

der Fertigung von Bausätzen aus gefrästen Polystyrolplatten in verschiedenen Baugrößen.

Im Angebot ist unter anderen das Stellwerk Tutzing für die Spurweite N. Die Wandplatten sind zwischen 0,5 und 1,0 Millimeter dick und sehr sauber gearbeitet. Die Dächer bestehen aus Formteilen und sind ebenfalls sauber gefräst. Lediglich einige Stege, die das Herausfallen der Teile aus dem Rahmen verhindern, bleiben stehen. Mit einem Skalpell lassen sich die Stege sowie eventuelle Grate mühelos und sauber abtrennen. Gegebenenfalls bleibt lediglich eine Unebenheit zur Nachbearbeitung übrig. Bei den Fensterbrettern ist anzuraten, die äußeren Grate erst nach dem Einkleben mit einer Feile zu glätten. So erhält man ein geradliniges Aussehen, welches gerade bei den kleinen Baugrößen sehr wichtig ist. Zum Glätten der Unebenheiten eignen sich Sandpapierfeilen mit feiner Körnung. Zum Kleben der Einzelteile sollte man einen dünnflüssigen Plastikkleber verwenden. Beim Stellwerksbau wurde Kibri-Kleber benutzt, der sich mit einem feinen Pinsel gut dosieren ließ.

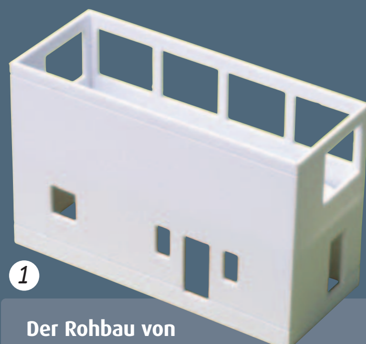
Wenn man den Bausatz mit Vorbildfotos vergleicht, fällt unter anderem auf, dass das echte Stellwerk Tutzing keinesfalls schwarze Fensterrahmen →



Der große verglaste Innenraum bietet sich an, ihn mit Preiserlein zu besetzen.



Der Bausatz ist übersichtlich und klar strukturiert.

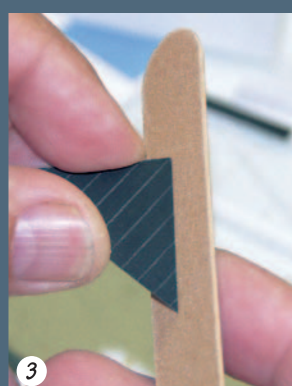


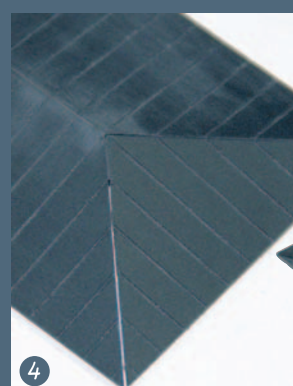
1 Der Rohbau von hinten: Wichtig ist, auf Rechtwinkligkeit zu achten.





2 Die nachgebildete Kellertreppe ist ideal für den Einbau in Böschungen, kann aber auch weggelassen werden.





3, 4 Die Dachplatten sind auf 90 Grad geschnitten. Leichtes Anschrägen mit feinem Schleifpapier verhindert ein unschönes Aufstehen der Kanten beim fertigen Dach.



5 Beim Kleben der Stabilisierungsplatten muss das Dach eben liegen.



Das fertige Stellwerk wurde schon vor dem Zusammenbau lackiert.

zeigt. Der N-Modellbauer muss, will er dem Vorbild nahe kommen, die schwarzen Fenster des Bausatzes weiß einfärben. Die Türen und Sockelblenden müssen ebenfalls farbig gestaltet werden. Vor allem sollten alle diese Baugruppen farblich behandelt werden, bevor sie zusammengeklebt werden. So zum Beispiel werden die Sockelleisten erst angepasst, dann grundiert, anschließend wird die Farbe aufgetragen, und nach dem Trocknen können die Leisten am unteren Rand mit sehr wenig Kleber fixiert werden. Etwas Patina lässt sich mit dem Trockenfarbenset aus dem Hause Lütke unproblematisch auftragen. Ein kleines Kügelchen aus einem Papiertaschentuch wird in eine Pinzette geklemmt. Damit nimmt man ein Körnchen Pigment auf und verreibt es an der dafür vorgesehen Stelle. Auf diese Weise lassen sich wunderschöne weiche Farbübergänge erzielen.

Ein nettes Detail des Stellwerks ist die Kellertreppe, die sich beim Lütke-Bausatz originalgetreu nachbauen lässt, so dass man das Gebäude schön in eine Hanglage einpassen kann.

Beschriftungen liegen dem Bausatz nicht bei, aber, falls gewünscht, kann man sich diese aus Abreibebuchstaben oder auf dem Drucker leicht selbst herstellen.

Im Original hat das Stellwerk Tutzing fünf Fenster an der langen Front des Stellwerksraums, das Modell jedoch nur vier. Ein Fenster wurde einem stimmigeren Gesamtbild im Maßstab 1:160 geopfert. Auf der Anlage fällt das kaum auf und vermutlich werden wenige N-Bahner dieses Gebäude als Stellwerk Tutzing einsetzen.

Das Modell aus gefrästen und gelaserten Polystyrolplatten macht eine gute Figur und lässt sich ohne Schwierigkeiten montieren, vorausgesetzt, man bringt etwas Geduld mit. Mit Kleber und Farbe sollte man stets sparsam umgehen. Die Bauanleitungen sind knapp, aber in Bauschritten gegliedert, so dass mit Überlegung und Voraussicht der Bau viel Spaß macht. Die Modelle erhält man bei: Lütke-Modellbahn, Zugspitzstr. 8, 82140 Olching, Tel.: +49/(0) 8142/18384, www.luetke-modellbahn.de.

Rainer Albrecht/al

Wohnen im Maßstab 1:220



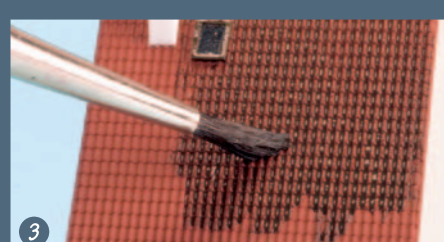
Für die Baugröße Z bietet Lütke unter anderem ein maßstäbliches Stadthaus an. Da die Polystyrolplatten des Bausatzes seidenmatt glänzen, kann man die Fensterplatten unbehandelt lassen und bemalt nur die Türen mit Farbe. Der Korpus ohne Dach, Fensterbretter, Rosetten und Simse (diese kann man ebenfalls weiß belassen) werden in der eigenen Wunschfarbe matt gespritzt. Dazu eignet sich jede hoch pigmentierte Farbe. Das Dach sollte auch vor der Montage des Schornsteins und der Dachfenster farblich behandelt werden. Die Dachrinne und die Fallrohre werden vor dem Anbau zinkfarben gestrichen (Revell-Nr. 5 und -Nr. 99 Mischungsverhältnis 1:1, alternativ Humbrol-Nr. 34 und -Nr. 56, selbes Mischungsverhältnis). Die Montage aller Teile erfolgt wieder mit wenig Kibri-Kleber, wobei am besten winzige Tröpfchen gesetzt werden und das jeweilige Teil unter Zuhilfenahme von zwei Spitzpinzetten aufgelegt wird. Zum Abschluss sollte das Dach noch Patina erhalten. Wer möchte, kann sich mit der Vorder- und Rückwand als Schablone eine Maske aus schwarzem Papier zuschneiden, um im Falle einer Beleuchtung ein Durchschimmern durch den dünnen Kunststoff zu unterdrücken.



1 Das Ausschneiden mit dem Skalpell und das nötige Verputzen sind problemlos.



2 Die Gesimse wurden wieder vor dem Zusammenbau farblich behandelt.



3 Das Dach wird kurz vor Schluss noch nach Gusto gealtert.

Fotos: Rainer Albrecht



Der Flechtzaun schließt das Datschen-Diorama gelungen ab.

Blickdicht

Aus Furnierstreifen entsteht ein Sichtschutz für H0.

■ Flechtzäune als Sichtschutz erfreuen sich seit den späten 60er-Jahren großer Beliebtheit. Die Nachbildung in H0 gestaltet sich einfach. Zunächst bohrt man die Löcher für die Pfosten in die Anlage. Beim Einmessen beginnt man mit dem halben Abstand eines Zaunfeldes (für H0 etwa 5 mm), die weiteren Löcher sind 10 mm voneinander entfernt. Am Ende oder an Kreuzungspunkten beträgt der Abstand wieder 5 mm. In die Mittenlöcher klebt man Drahtstücke von etwa 15 mm Länge so ein, dass 10 mm herausschauen. Den Draht lackiert man in Holzfarbe. Für die Endlöcher ist ein Bohrer mit größerem Durchmesser nötig, da dort Holzleisten eingesetzt werden. Dann flicht man aus dünnen Furnierstreifen die Felder. Dabei ist es sinnvoll, das Furnier in voller Länge zu verwenden, da sich das Material schlecht stückeln lässt. An den Enden leimt man das Furnier an die Holzleisten. Bis zum Aushärten des Klebers sollte man die Lattung mit einer Leimzwinge am Pfosten fixieren. Zum Schluss lackiert man den Zaun noch mit echter Holzfarbe. *Christian Reiter*

Fotos (2): C. Reiter



Die Furnierstreifen sollte man tunlichst in voller Länge verarbeiten.

Kontaktfreie Reinigung

Das Säubern von Gleisen unter Oberleitung ist heikel.

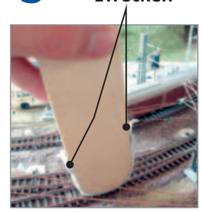


Foto: C. Siegemund

Mit Gefühl zwischen dem Fahrdraht.

■ Wenn der Schienenreinigungswagen nicht mehr hilft, greift man normalerweise zu einem Reinigungsgummi, mit dem man aber bei unvorsichtigem Umgang gehörigen Schaden an der Oberleitung anrichten kann. Zur Beseitigung hartnäckigen Schmutzes bietet sich ein selbst gebauter Reiniger an. Dieser besteht aus einem 8 bis 10 mm starken Sperrholzrest. Mit Säge und Feile bringt man ihn so in Form, dass am unteren Teil sanft und an den Seiten mehr gekrümmt ist. Die Maße lassen sich je nach Baugröße (Foto TT) und Platzverhältnissen verändern. Dann spannt man über die abgerundete Seite einen alten Stofffetzen und befestigt ihn beidseitig mit Reißzwecken.

Christian Siegemund

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse: **MODELLEISENBAHNER, Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee**
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Fleischmanns H0-76 rollt, als preußische T10 beschriftet, mit drei Abteilwagen an.

Hessisch eben

Alle Jahre wieder kommen von Fleischmann Sonderpackungen in den Handel, die häufig Länderbahn-Modelle enthalten. In diesem Jahr kommt die 76 zu Preußen-Ehren und darf drei hervorragend bedruckte Abteilwagen ziehen. Der MEB orderte das Zugset in Wechselstromausführung, bei dem die 76 bereits einen Digital-Decoder trägt.

Die technische Ausführung der Lok entspricht weitgehend der Gleichstrom-Version (Test MEB 1/2006). Überrascht wird der Modellbahner die feinen Radsätze zur Kenntnis nehmen und deren niedrige Spurkränze (bei 1., 2. Kuppelachse 0,8 mm, Vorlaufrädern 1,1 mm, bei 3. Kuppelachse 1,2 mm). Auch die Räder der Wagen haben nur 1,1 mm hohe Spurkränze. Bedenkenträger werden nun gespannt auf Berichte über Entgleisungen warten. Beim Betrieb auf Märklin-C- oder K-Gleis-Anlagen warten die Unken vergebens – selbst bei über 200 km/h (bei 17,4 V) in Weichenstraßen. Tinplate-Charakter verströmende M-Gleise sollte man den fein detaillierten Fahrzeugen nicht zumuten.

Die Lok stellt eine reine Farbvariante dar und ist nun nach der Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahn-Direktion Mainz, erkennbar am Gemeinschaftswappen an allen Fahrzeugen, beschriftet. Während die Fahreigenschaften und das geringe Fahrgeräusch gefallen, gelangt die leichte Maschine in Steigungen schnell an ihre Grenzen. Auf der Drei-Prozent-Rampe ist in der

Auf einen Blick

PRO Stimmige Proportionen; aufwendige Lackierung und Beschriftung; feine Radsätze; sehr gute Fahreigenschaften

KONTRA Zugkraft in Steigung; Lampen falsch; analog zu schnell

PREIS UVP: 434,95 Euro

URTEILE 3½

Das Set wird wie die Einzelfahrzeuge als Einmalserie gefertigt.



Mit dem Epoche-IV-Schwenkdachwagen Tadgs-y von Lima reist H0-Getreide.

Für Schrot und Korn

Bei dem Lima-Modell handelt es sich um eine überarbeitete Wiederauflage. Die etwa 1500 Originale des Tadgs-y fertigte Arbel Douai (Frankreich) zwischen 1976 und 1979 für die DR.

Die Detaillierung des Modells ist auch heute noch akzeptabel, auch wenn die Darstellung der Entleerungsmechanik arg stilisiert ist. Zur Nachstellung von Beladungsszenen lässt sich das Dach vorbildgerecht schwenken. Dass das Handrad, mit dem beim Vorbild das Dach geschwenkt wird, von falscher Bauart ist, fällt durch die gelbe Färbung besonders auf. Den Warnanstrich an der Schwenkmechanik haben die Chinesen einfach weggelassen. Nach der Überarbeitung weist das Lima-Modell nun Federpuffer auf, deren Teller allerdings beide gewölbt sind. Wegen der ausschwenkenden Drehgestelle hat man die Aufstiege an den Trittgittern nicht am Rahmen befestigt. Die Modellausführung gibt die Bauart eines Y 25-Drehgestells noch akzeptabel wieder. Die Bremsklötze liegen erfreulicherweise in Radebene. Die raue Lackierung ist bei einem Güterwagen akzeptabel. Vorbildgerecht trägt der Waggon einen „Getreide"-Schriftzug, mit dem viele Wagen bis zur Jahrtausendwende herumfuhren. Zur mit einer 5 beginnenden

Auf einen Blick

PRO Stimmige Proportionen; gute Fahreigenschaften; günstiger Preis

KONTRA Vereinfachte Ausführung der Entleerungsmechanik; Handrad falsch; Untersuchungsdatum

PREIS UVP: 26 Euro

URTEILE 3



Der sorgfältig bedruckte 4.-Klasse-Wagen trägt Schlussscheiben.

Geraden bei sechs, in Kurven gar bei vier Abteilwagen Schluss. In der Ebene darf man dagegen elf Wagen anhängen.



Analog fährt die Lok bei der Nennspannung von 16 V erheblich zu schnell.

Es wäre schön gewesen, wenn Fleischmann der 76 Gaslaternen spendiert hätte. Stangenpuffer sind aber nachgebildet. Die Anschriften sind wie bei Fleischmann gewohnt akkurat aufgedruckt, wobei man aus Kostengründen auf die Darstellung erhabener Schilder verzichtet hat. Das Zusammenspiel der feinen Radsätze mit der vorbildgerecht eingefärbten Steuerung führt zu einem für Dampfloks im sogenannten Dreileiter-Wechselstrom-Segment sehr seltenen, filgranen Aussehen. Dem stehen die dreiachsigen Abteilwagen nicht nach: Vorbildgerecht in den Grundabmessungen, mit dünnen Achslagerblenden, feinen Radsätzen und einer sehr guten Bedruckung. Erhabene Schilder wären zwar toll, doch die notwendigen Formänderungen wären zuviel des Guten.

Wie bei Fleischmann üblich, kann man die Fahrzeuge im Set oder einzeln erwerben. Das ermöglicht es, den Zug nach Gutdünken zu verlängern, was aber nur in der Ebene zu empfehlen ist. Zum Preis von 434,95 Euro für das Set erhält der Modellbahner schöne Fahrzeuge, die trotz der für Dreileiter-Verhältnisse sehr feinen Radsätze absolut betriebstauglich sind.

Jochen Frickel

Steckbrief

- V_{max} in Fs. 14 146 km/h
- V_{max} Vorbild (100 km/h) in Fs. 11
- Auslauf aus V_{max} 195 mm
- Auslauf aus 100 km/h 118 mm
- Anfahren (Fs. 1) 5 km/h
- Zugkraft Ebene 23 g
- Zugkraft Steigung 3% 15 g

- ***Hersteller:*** Fleischmann, Nürnberg
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16,5 mm
- ***Katalog-Nr.*** 86 1903 (Lok), 1903 (Set)
- ***Andere Ausführungen:*** Gleichstrom
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 358 mm
- Serienmäßiger Digital-Decoder für digitalen und analogen Betrieb
- ***Zurüstteile:*** Keine ; zwei Bügelkupplungen liegen bei

Artikelnummern und UVP in Euro:
Set:
(T10, Pw3, BC3 pr99, D3tr pr02): 434,95
Einzelfahrzeuge:
86 1903 (T10): 284,95
86 5830 (Pw3): 42,-
86 5831 (BC3): 58,50
86 5832 (D3): 57,-
86 5833 (D3 mit anderer Wagennummer): 56,50

Wagennummer (ab 1987) passt das Untersuchungsdatum (1985) nicht.

Nachdem der Vertrieb von Lemke auf Hornby-Deutschland (Steinschrotweg 7, 96450 Coburg, Tel. 09563/50360) gewechselt hatte, wurden die UVP von 24,95 auf noch immer moderate 26 Euro heraufgesetzt. Angesichts des für einen Wagen dieser Größe vergleichsweise günstigen Preises erhält man noch einen guten Gegenwert. *Jochen Frickel*

Trotz kleinerer Ungereimtheiten kann Limas Tadgs-y in H0 noch immer gefallen.



Mit der Henschel-Versuchslok DE 2500 wagt sich Heris an sein erstes Lokomotivmodell. Vorgestellt wird die DB-202 004-8 in H0.

Blauer Bock

Drei Lokomotiven bauten Henschel und Brown, Boveri & Cie. (BBC) 1970 und 1972 zur Erprobung der Drehstrom-Antriebstechnik auf eigene Rechnung. Die DB mietete die Loks zeitweise an. Wegen ihrer Farbgebung erhielt die als 202 004-8 eingereihte Lok den Namen „Blauer Bock".

Die Gestaltung des Lokkastens unterstreicht den Charakter der Versuchsmaschine, und diesen Eindruck bietet auch das Modell. Die Konturen sind gut getroffen, die Hauptmaße stimmen bis auf minimale Abweichungen. Zwar scheint der Abstand Drehgestell – Lokkasten zu groß zu sein, doch ist die Höhe über SO nur minimal (0,3 Millimeter) über dem 1:87-Wert. Viele Details sind einzeln angesetzt (Griffstangen, Scheibenwischer) und als Zurüstteile anzubringen (Schraubenkupplungen, Bremsschläuche, Kabel). Auch Farbgebung und Beschriftung sind in Ordnung.

Die Lok fährt vorbildlich bei 1,4 Volt mit sehr geringer Geschwindigkeit an, erreicht bei 10,5 Volt die umgerechnete Vorbildhöchstgeschwindigkeit (140 km/h) und ist bei 12 Volt Nennspannung bequem innerhalb der NEM: 170 km/h erreicht sie, 196 km/h dürfte sie.

Es ist ein wahrnehmbares Motorgeräusch zu hören, vor allem aber scheinen Motor und Getriebe nicht hundertprozentig rund zu laufen, und bei niedrigen Spannungen neigt die Lok schon mal zu unterschiedlichen Tempi, ohne dass sich die Hand in der Nähe des Reglers befindet.

Obwohl an allen Radsätzen Innenschleifer anliegen, wird selbst auf geraden Gleisen der Strom nicht immer zuverlässig geleitet. Man sieht das am Flackern der Beleuchtung oder bei Einfahrt in einen stromlosen Abschnitt: Die Lok müsste mit dem zweiten Drehgestell eigentlich noch Strom ziehen und bleibt trotzdem stehen.

Der Auslauf ist mit 16 Zentimetern aus 12 Volt und mit 12 Zentimetern aus 140 km/h gut. Die Zugkraft kann man mit 53 Gramm in der Ebene als in Ordnung bezeichnen. Das ist ausreichend, und bei 14 Wagen in der Waagerechten hatte die Lok noch Reserven. In der Acht-Prozent-Steigung zieht die Lok noch fünf Vierachser.

Gut ist die Beleuchtung, die ab 2,6 Volt hell strahlt und mit der Fahrtrichtung wechselt. Zum Einsatz kommen weiße Leuchtdioden, allerdings mit einem gewissen Blaustich.

Nicht ganz einfach ist das Öffnen des Modells. Oberhalb der Innenradsätze sitzen die Rastnasen. Das Gehäuse ist mit Hilfe eines Schraubendrehers und von Streichhölzern, die man zwischen Gehäuse und Fahrwerk klemmt, von den Rastnasen zu lösen. Achtung, das Gehäuse sitzt ziemlich fest!

Der Verkaufspreis für das Gleichstrommodell wird bei zirka 140, für das Wechselstrommodell bei 160 Euro liegen. Das darf man trotz der beschriebenen Mängel noch als fairen Preis bezeichnen.

Aktuell lieferbar ist neben dem „Blauen Bock" auch die weiße DE 2500 respektive 202 002-2. In Arbeit sind weitere Ausführungen, sie werden aber erst im nächsten Jahr fertiggestellt. *Henning Bösherz*

Auf einen Blick

PRO Interessantes Vorbild; Maßstäblichkeit; Varianten; fairer Preis

KONTRA Langsamfahrverhalten; Stromabnahme; Demontage

PREIS Zirka 140 Euro

URTEILE

Das Vorbild der H0-DE 2500 war als 202 004-8 der DB eingereiht.



Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 170 km/h
- V_{max} Vorbild (140 km/h) bei 10,5 V
- Auslauf aus 12 V 161 mm
- Auslauf aus V_{max} Vorbild 121 mm
- Anfahren bei 1,4 V mit ‹5 km/h
- Kriechen bei 1,4 V mit ‹5 km/h
- Zugkraft Ebene 53 g
- Zugkraft Steigung 3% 40 g
- Zugkraft Steigung 8% 35 g

- ***Hersteller:*** Heris, Deutschland; Produktion in VR China
- ***Vertrieb:*** Über Fachhandel
- ***Bezeichnung:*** 202004-8 der DB
- ***Nenngröße, Spur:*** H0, 16,5 Millimeter
- ***Katalognummer:*** 10003
- ***Andere Ausführungen:*** DE2500 in Weiß (20 2002-2)
- ***Gehäuse:*** Aus Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Gewicht:*** 379 Gramm
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 360 mm
- ***Kupplung:*** Kulissengeführte H0-Bügelkupplung
- ***Normen:*** NEM, CE
- ***Stromaufnahme:*** Über Radsatzinnenschleifer an allen Rädern
- ***Beleuchtung:*** Spitzen- und Schlusssignal mit Fahrtreichtung wechselnd, LED
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle sechs Achsen
- ***Schwungmassen:*** Zwei, ø 18 x 5 mm
- ***Haftreifen:*** Vier
- ***Preis:*** 140 Euro (Zirkapreis)



Das unverwechselbare Äußere einer GP-30 hat Atlas hervorragend im Maßstab 1:160 umgesetzt.

EMD-Geeps bewältigen bis heute große Teile des US-Güterverkehrs, auch in Spur N.

Blaumann aus dem Osten

Aus dem Hause Atlas kommt eine Conrail-GP-30 in Spur N. Die Bahngesellschaft Conrail entstand 1976 aus dem mit den bankrotten Bahngesellschaften Central Railroad of New Jersey, Erie Lackawanna, Lehigh & Hudson River, Lehigh Valley, Penn Central und Reading gefüllten Schmelztiegel. Diese ehemals bedeutenden Bahnen waren vor allem im Nordosten und mittleren Westen tätig und Conrail übernahm deren Güterverkehr. Inzwischen ist Conrail auch schon Geschichte und nur mehr unbedeutender Teil der Giganten CSX und NS.

Das Atlas-Modell der GP-30, deren Vorbild zwischen 1961 und 1963 gebaut wurde, gefällt durch die filigranen Gravuren und die hohe Detaillierung. Beispielhaft seien die Lüfter, die feinen Drehgestellblenden und die zierlichen Handläufe genannt. Conrail hatte unter den US-Bahnen sicher nicht die aufregendste Farbgebung, das Atlas-Modell gefällt dennoch dank der makellosen, seidenmatten Lackierung, der sauberen Farbtrennkanten und der gestochen scharfen Bedruckung.

Die Fahreigenschaften der mit einem Digitaldecoder ausgestatteten Lok lassen keinen Wunsch offen, nahezu lautlos schleicht das 78 Gramm schwere Maschinchen über die Schienen. Aber auch im Analogbetrieb macht es eine genauso ausgezeichnete Figur. Die Zugkraft der Lok in der Ebene ist gut, 20 vierachsige Wagen sind kein Problem, der Verzicht auf Haftreifen macht sich in Steigungen jedoch bemerkbar.

Für ungefähr 115 Euro erhält der US-Fan ein hochwertiges Digitalmodell. *Stefan Alkofer*

Auf einen Blick

PRO Sehr gute Detaillierung; ausgezeichnete Lackierung; gute Fahreigenschaften sowohl analog als auch digital; fairer Preis

KONTRA Fehlende Bedienungsanleitung; etwas schwache Zugkraft in Steigungen

PREIS Etwa 115 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒



V 100 2023 rückt den Pw4üe und den AB4üe ins rechte Licht.

Altbau-Schnellzugwagen haben bei Roco seit den Hechten vor fast 30 Jahren Tradition. Dieser folgen auch die Gruppe-28/-29-Wagen.

Glasklarer Fortschritt

Nicht viele Wagentypen können auf eine 50 Jahre währende Einsatzgeschichte zurückschauen. Wenn doch, dann darf man mit Fug und Recht von einer herausragenden Konstruktion sprechen. Die Schnellzugwagen der Gruppe 28 gehören mit Sicherheit dazu. Einige der ab 1928 von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Dienst gestellten Schnellzugwagen erlebten noch die späten 70er-Jahre im Regeleinsatz. Die Geschichte gibt auch dem Modellbahner vielfältige Zugbildungsmöglichkeiten.

Die außergewöhnliche Fensterteilung mit drei Abteilfensterbreiten liegt beim AB4üe in seiner Ablieferung als dreiklassiger ABC4ü-29 begründet. Dabei lag das sechsplätzige Erste-Klasse-Abteil in Wagenmitte. Auch die Abteile der zweiten Klasse waren nur mit sechs Polstersitzen ausgestattet. Zu acht saß man dagegen auf der Sitzbank im Dritte-Klasse-Abteil. Roco hat den Wagen nach der späten Epoche III beschriftet, als bereits die dritte zur zweiten Klasse hochgestuft war und die Abteile der zweiten der ersten Klasse zugeschlagen worden waren. Die farbliche Darstellung der roten Plüsch-Polster in der ersten Klasse entfiel aus Kostengründen. Loben darf man den Fortschritt bei den Fenstereinsätzen, die den Miniaturfahrgast nicht wie früher bei Roco üblich im wahrsten Sinne des Wortes im Zug sitzen lassen. Für viele Modellbahner ist es auch wichtig, dass alle Zurüstteile ab Werk moniert sind, man nur noch die Zugenden mit eingezogenem Faltenbalg ausstatten kann und die beiden Leitern am Wagenboden montieren muss. Wer jemals die Hechtwagen oder die Württemberger Schnellzugwagen zugerüstet hat, wird Roco für diese Entscheidung dankbar sein.

Die Hauptmaße haben die Konstrukteure exakt ins Modell umgesetzt, wie überhaupt die Proportionen überzeugen. Dazu gehört auch, dass die Dachlüfter neu konstruiert und nicht etwa von alten Modellen übernommen wurden. Am Wagenkasten gefallen des Weiteren die in korrekter Größe ausgeführten Niete. Mit stimmigen Gravuren warten auch die Drehgestelle auf. Matt ausgeführte Radsätze würden den Bereich nochmals aufwerten. Am Fahrzeugboden registriert man die zum Teil separat eingesetzten Details der Bremsanlage. Freunde beleuchteter Wagen werden bedauern, dass sich Roco von den in Metall-Lagerschalen sitzenden Halbachsen verabschiedet hat. So stehen jetzt nur noch zwei statt vier Stromabnahmepunkte pro Phase bereit. Wer in seiner Anlage stromlose Abschnitte verbaut hat, wird sich über die neue alte Art der Stromabnahme freuen, denn seine beleuchteten Garnituren bleiben so vor Signalen stehen. Außerdem gibt es ja schon geraume Zeit für flackerfreie Beleuchtung stromleitende Kupplungen zu kaufen. Beim Packwagen mussten wegen des notwendigen Ausschlages der Drehgestelle zwei Trittstufen verkürzt werden. Zum Aufstellen des Wagens in der Vitrine lassen sich diese aber durch maßstäblich lange ersetzen.

Die Qualität der Bedruckung erreicht zeitgemäßes Niveau, das man zu einem Preis von 48,90 Euro aber auch erwarten darf. *Jochen Frickel*

Dreierlei Maß weisen vorbildgerecht die Abteil-Fenster des AB4üe auf. Spaltfrei eingepasste Fenster kennzeichnen die Fortschritte beim Formenbau von Roco.



Auf einen Blick

PRO Stimmige Proportionen; schöne Gravuren; passgenau eingesetzte Verglasung; Zurüstteile weitgehend montiert

KONTRA Inneneinrichtung farblich nicht abgesetzt

PREIS UVP 48,90 Euro

URTEILE ■ ■ ■ ■

Schuco fertigt ein fein detailliertes Modell des Claas-Mähdreschers SF im Maßstab 1:43.

Ährenwerter Hercules



Der Claas Hercules bringt Epoche-III-Flair auf die Spur-0-Anlage. Als Spielzeug ist der Mähdrescher viel zu schade.

Eigentlich heißt der Claas-Mähdrescher schlicht SF, da er, Sie ahnen es sicher, nicht Hercules heißen durfte, weil der Name rechtlich geschützt war. SF stand dabei für selbstfahrend. Mehr als 18900 Exemplare rollten bei Claas zwischen 1953 und 1963 vom Band.

Spur-0-Bahner mit Affinität zu landwirtschaftlichen Themen und zur Epoche III dürfen sich auf ein schönes Modell im Maßstab 1:43 freuen. Ein Metall-Aufbau und eine Vielzahl separat angesetzter Teile machen den Claas zu einem Schmuckstück. So lässt sich für Fahrten auf der Straße das Mähwerk anheben und zur Darstellung von Überladeszenen die mit Ketten gesicherte Rampe zur Absackanlage herunterklappen. Wunderschön gerieten auch die geätzten Schutzgitter. Allerdings wären bei einem Modell dieser Qualität auch lenkbare Hinterräder wünschenswert. Da könnte man auch gleich die windschiefe Lenkstange durch eine gerade ersetzen. Die Vielzahl Zahnriemen hatte das Vorbild, weil beispielsweise die Drehzahl der Dreschtrommel sowie die Fahr- und damit die Arbeitsgeschwindigkeit stufenlos regelbar waren. Sämtliche Riemen finden sich auch am Modell, wobei der an zumeist feinst detaillierte Modelle gewohnte 0-Bahner die Ausführung der Rollen bei genauerem Hinsehen als etwas einfach geraten beschreiben könnte. Das Mähwerk dagegen weiß mit der aus Metall gefertigten Haspel zu gefallen. Eigentlich fehlen dem Modell zum authentischen Erscheinungsbild nur Betriebsspuren und ein Landwirt auf dem Bock. Der Mähdrescher stellte auch ein ideales Ladegut auf Flachwagen dar, wenn es nur möglich wäre, das Mähwerk abzunehmen.

Ganz billig ist der Hercules nicht, doch holt man sich für etwa 55 Euro einen echten Hingucker auf die Anlage. Und solche sind eigentlich unbezahlbar. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Feine Details; zahlreiche separat angesetzte Teile; Vorbild bis in die 80er-Jahre im Einsatz; Mähwerk für Straßenfahrt anzuheben; sorgfältige Bedruckung

KONTRA Krumme Lenkstange; teilweise billig wirkende Rollen

PREIS Etwa 55 Euro

URTEILE 3 von 5 Schluss-Signalen

Ein Schritt näher zum Vorbild: Beim H0-Modell von Audis Q7 hat Wiking auch die Bereifung im Blickfeld.

Mit Gummi

Audis Q7 setzt bei den Geländewagen Maßstäbe und Wiking setzt mit seinem H0-Modell nach. Erstmals gönnten die Berliner Konstrukteure einem ihrer Personenwagen im Maßstab 1:87 Gummireifen.

Das erleichtert die unverklebte Aufstellung auf Gefälle- und Steigungsstrecken der Modellbahnanlagen. Wer aber auf gute Rolleigenschaften Wert legt, der muss leichte Abstriche in Kauf nehmen, denn die Vorderräder neigen zum Blockieren.

Insgesamt macht der Miniatur-Q7-4.2 in Kobaltblau einen durchaus überzeugenden Eindruck. Die dynamische Frontpartie mit den schräggestellten, integrierten Scheinwerfern und dem typischen Kühlergrill ist gut getroffen. Die gummibereiften Aluminium-Gussräder im Doppelspeichen-Design mit Fünf-Loch-Felgen, die angedeuteten Scheibendichtungen, die beidseitigen Außen- und der Innenspiegel sowie die Innenausstattung zeugen vom wachsenden Willen der Berliner Konstrukteure zur Detaillierung.

Weniger gut gelungen sind die etwas wulstigen oberen Seitenfenstereinfassungen und die gleichfalls ein Eigenleben führenden Heckleuchten.

Aber keine Frage, wer sich für Wikings H0-Q7 entscheidet, kommt mit zirka 11 Euro ungleich günstiger davon als beim Kauf des Ingolstädter Vorbild-Allradlers, der als 4,2-Liter-Benziner ein rundes 65000-Euro-Loch in den Jahres-Etat reißen würde. *Karlheinz Haucke*



In Kobaltblau bietet der gummibereifte Audi Q7 im Maßstab 1:87 ein insgesamt recht stimmiges Bild mit seinem typischen Doppelspeichen-Design.

Auf einen Blick

PRO Gesamteindruck; Lackierung und Bedruckung; Inneneinrichtung samt Innenspiegel; Scheiben nebst Dichtungen; Reifen; Doppelspeichen-Design

KONTRA Rolleigenschaften; Heckleuchten; Seitenfenstereinfassungen

PREIS Etwa 11 Euro

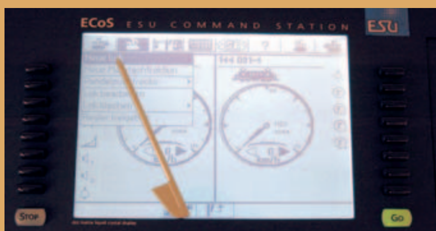
URTEILE 3 von 5 Schluss-Signalen

Unsere Bewertung

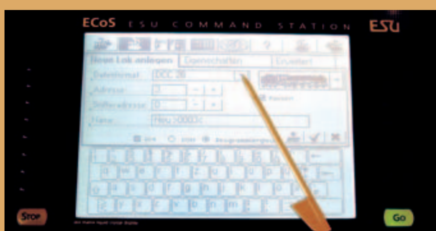
5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Neue Lok aufnehmen: Lokmenü aufrufen.



Neue Lok anklicken.



Datenformat anwählen, Fenster mit zulässigen Formaten öffnet sich.



Datenformat des Lokdecoders anklicken.



Tatsächliche Lokadresse eingeben (in diesem Menü werden keine Decoder programmiert)! In gleicher Weise gibt man den Loknamen per Tastatur und, falls nötig, die Snifferadresse ein.



Loksymbol-Taste anklicken, Fenster öffnet sich.

Die Multiprotokoll-Zentrale ECoS stellt das Filetstück unter ESUs Digital-Komponenten dar und glänzt mit ihrem Ausstattungsumfang.

Fertig-Anlage

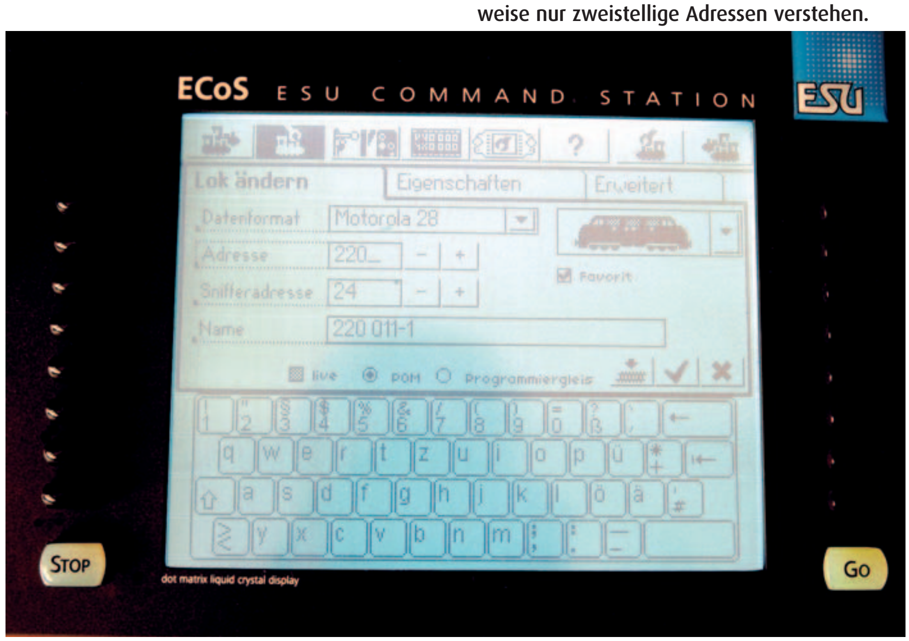
ECoS klingt ein wenig nach Economy, was gerne mit Sparsamkeit oder Wirtschaftlichkeit übersetzt wird. Angesichts eines Verkaufspreises von 529 Euro scheint das Prädikat sparsam fehl am Platze. Wenn man andere vorhandene oder zum Anlagenbetrieb gewünschte Geräte oder gar einen Rechner anschließen möchte, zeigt sich die ECoS (Art.-Nr. 50000) aber von der generösen Seite. Wo man bei diversen Mitbewerbern Adapter oder Interfaces kaufen muss, schließt man beispielsweise eine Lokmaus von Roco, eine 6021 von Märklin einfach an den ECoSniffer-Ausgang an. Übrigens übersetzt die ECoS auch Befehle der 6021 an reine DCC-Decoder oder von der Lokmaus gegebene ins Motorola-Format! Der Computer kommuniziert mit dem Interface der ECoS über ein handelsübliches achtpoliges Ethernet-Kabel (Netzwerk-Kabel).

Ein weiterer Beitrag zur Kostensenkung ist das im Lieferumfang enthaltene Netzgerät, das mit einer Ausgangsspannung von 18 V und einem Ausgangsstrom von 4 A auch mittelgroße Anlagen mit Spannung versorgen kann.

Im Grunde ist die ECoS ein Computer mit integriertem Bildschirm. Dieser hat eine Touchscreen-Funktion, das heißt, Eingaben können direkt per sachtem Druck auf den Bildschirm vorgenommen werden. Den Umgang erleichtert das selbsterklärende Menü.

Wenn die Zentrale laut Anleitung angeschlossen ist, stellt man fest, dass die ECoS wie ein Computer eine gewisse Zeit (etwa 70 Sekunden) braucht, bis sie betriebsbereit ist. Letzteres zeigt die Zentrale mit der grün leuchtenden Go-Taste an. Nach dem ersten Einschalten hat der Modellbahner die Ehre, ECoS mit Triebfahrzeugen und Magnetartikeln bekanntzumachen. Da die Felder zumeist nicht allzu groß sind, sollte

Die ECoSniffer-Adresse ist beim Anschluss anderer Zentralen sinnvoll, wenn diese beispielsweise nur zweistellige Adressen verstehen.

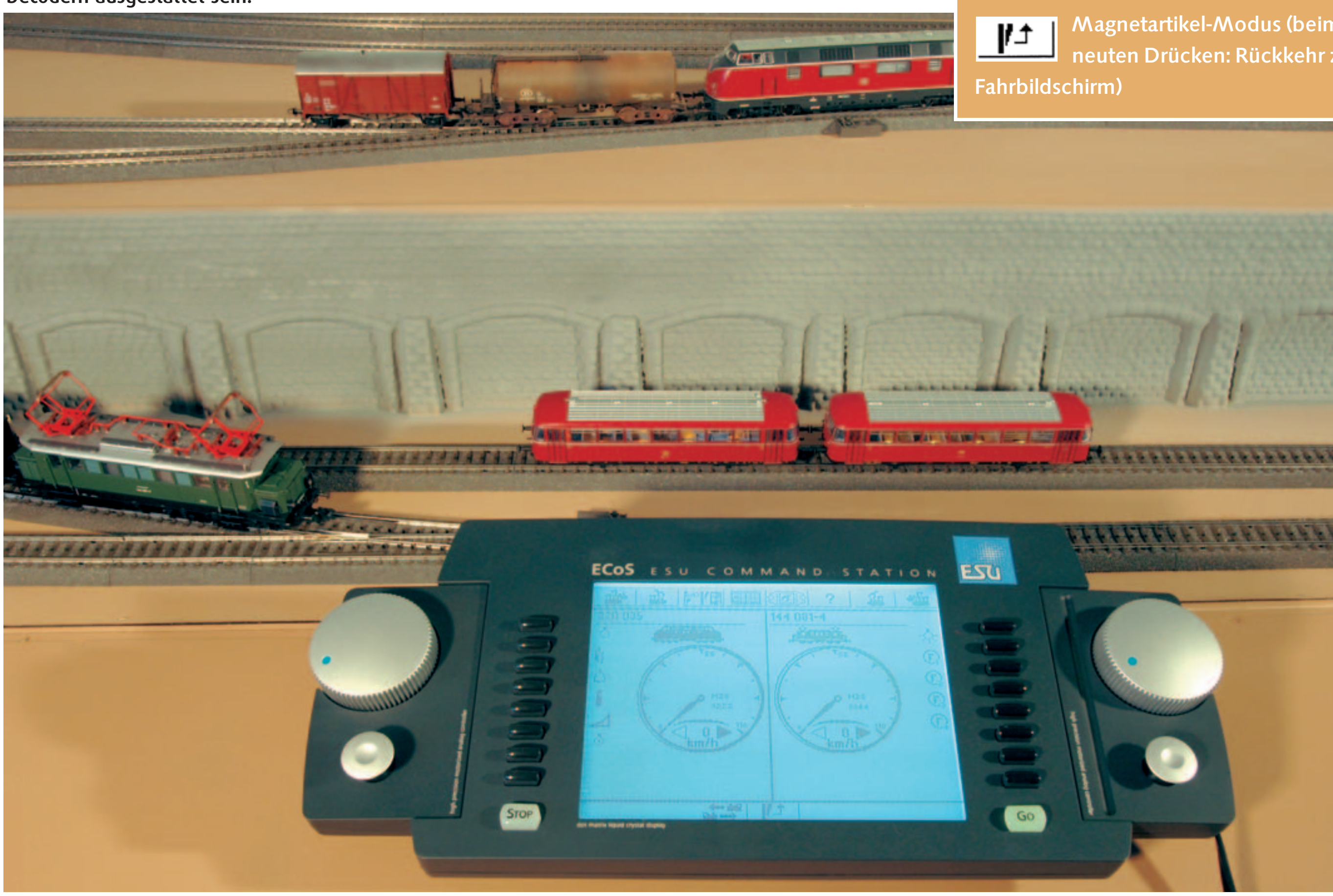




Zur Bedienung der ECoS empfiehlt sich der Gebrauch des beiliegenden Griffels.

man Eingaben mit dem im Gehäuse rechts hinter dem ESU-Logo versteckten silbernen Kunststoffgriffel vornehmen. Anschließend drückt man auf das Symbol der Lok mit Schraubenschlüssel (obere Reihe, 2. von links). Dann erscheint, wie man es bei Computerprogrammen kennt, eine Spalte, die unter anderen den Schriftzug „Neue Lok“ enthält. Diesen Schriftzug wählt man durch Drücken aus. Sogleich öffnet sich ein Fenster genanntes Feld, in dem der Modellbahner die Lokdaten eingibt. Das geht kinderleicht. Zum Schluss bestätigt man die Eingaben mit einem Druck auf das Haken-Symbol. Neulingen, die auch mal in der Anleitung von Lok oder Decoder nachschauen müssen, sollte das Aufnehmen einer neuen Lok in etwa fünf Minuten gelingen, wer die Daten der Triebfahrzeuge kennt, wird bei einer Lok ohne Soundfunktionen nach einer Minute fertig sein. Loks mit mehreren Zusatzfunktionen nehmen mehr Zeit in Anspruch, denn man kann den meisten Funktionen ein selbsterklärendes Symbol zu- →

Zwei der drei Loks kann man direkt steuern. Die Loks dürfen auch mit DCC- oder Selectrix-Decodern ausgestattet sein.



Menüs

Obere Symbolreihe:

Lokwahl (aus Liste)

Neue Lok, Neue Mehrfachtraktion, Pendelzugstrecke, Lok bearbeiten, Lok löschen

Funktionssymbole bearbeiten Loks oder Magnetartikel (je nachBetriebs-Modus)

Allgemeine Einstellungen, Fahrbildschirm, Geräte im System, Netzwerk-Einstellungen, Zugangsberechtigungen, Pendelzugsteuerung, Decoderprogrammierung, allgemeine Information

Neuen Magnetartikel anlegen, Magnetartikel bearbeiten, Magnetartikel löschen, neuen Fahrweg anlegen, Fahrweg bearbeiten, Fahrweg löschen

? ECoS-Hilfe

Untere Symbolreihe:

Regler tauschen die beiden in Benutzung befindlichen Loks untereinander aus

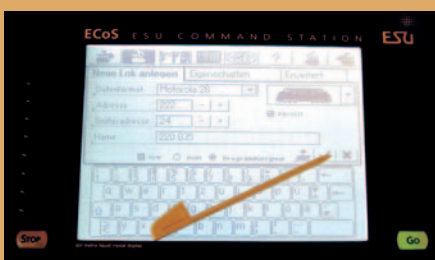
Magnetartikel-Modus (beim erneuten Drücken: Rückkehr zum Fahrbildschirm)



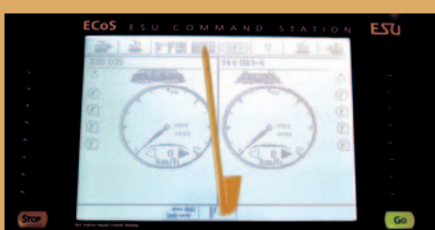
Passendes Symbol auswählen.



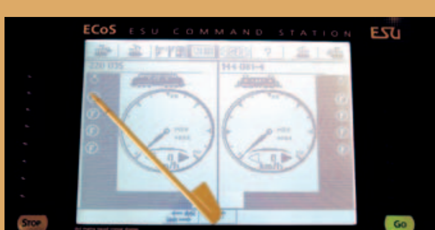
Auswahl mit OK (Hakensymbol) bestätigen.



Bestätigen der gesamten Eingabe durch Druck aufs Hakensymbol.



220 035 hat Soundfunktionen, die sich in Symbolen anzeigen lassen. Dazu klickt man auf das vierte Symbol von links. Anzeige der Symbole invers, also weiß auf Schwarz.



Die erste Funktion wird automatisch durch das Licht belegt.

Bei den Symbolen kann man zumeist zwischen Moment- (beispielsweise Lichthupe) oder Dauer-Impuls (Motorgeräusch) wählen (nicht auf dem Fahrbildschirm angezeigt).



weisen. Es ist zu hoffen,dass sich in Zukunft der bidirektionalen Kommunikation fähige Decoder wie bei Märklin Systems selbst bei der Zentrale anmelden. Dann bräuchte der Modellbahner nur noch die Adresse zu ändern und der Lok den Namen (beispielsweise „110 123" oder „F7-ABA-Unit UP") zu geben, mit dem er das Modell auf dem Bildschirm angezeigt bekommen will. Eine Kurzinformation über Digitalformat, Fahrstufenzahl und Adresse findet sich im Tachofeld. Magnetartikel und ihre Decodereigenschaften werden in gleicher Weise eingegeben. Die Liste der dem System bekannten Fahrzeuge erhält man beim Druck auf die Loktaste (links oben) angezeigt.

Damit Informationen aus dem System nicht verloren gehen, werden in die Zentrale vier AAA-Batterien (liegen bei) oder Akkus eingesetzt, die die Daten beim Ziehen des Netzsteckers sichern. Die gespeicherten Daten gehen natürlich beim Tausch der Batterien nicht verloren!

Die schwarze Schrift lässt sich auf dem weißen Grund des Bildschirms gut ablesen, solange nicht Sonnenlicht aufs Display scheint und von der Oberfläche reflektiert

Die Tacho-Darstellung erzeugt Lokführer-Gefühl

wird. Sind die Magnetartikelfelder ausgeblendet, zeigt der Bildschirm zwei Tachometer, die den nebenstehenden Funktionstasten und Drehreglern zugeordnet sind. Letztere lassen sich auch mit großen Händen sehr feinfühlig bedienen. Dass der Regler motorunterstützt auf den Nullpunkt fährt, wenn man ihn über diesen hinaus gedreht hat, ist gewöhnungsbedürftig. Übrigens funktioniert die Fahrtrichtungsumkehr auch bei DCC-Loks so, wie es Märklin-Bahner gewöhnt sind (bis zum Klick am linken Anschlag drehen). Unter dem Drehregler sitzt ein Vierwege-Joystick, mit dem man in den Menüs navigieren kann.

Durch die Tachoanzeige kommt das Gefühl auf, tatsächlich in einer Lokomotive zu sitzen. Dass der Tacho bei Zuschalten der Magnetartikelfunktion aber verschwindet, ist schade, doch mehr Platz ist eben auf dem Bildschirm nicht. Außerdem zeigt der Tacho die Soll-, nicht die Ist-Geschwindigkeit an. Wer also vorbildgerecht Beschleunigung und Verzögerung programmiert hat, wird sich wünschen, dass Decoder, die sich auf die bidirektionale Kommunikation verstehen, die tatsächliche Geschwindigkeit an die Zentrale melden. Selbstverständlich lassen sich mit der ECoS auch komfortabel Decoder programmieren. Das kann auf einem separaten Gleis oder im POM-Modus (Hauptgleisprogrammierung) auch irgendwo auf der Anlage während des Betriebes geschehen. Ausgeschlossen davon sind aber Decoder mit Dip-Schaltern (früher bei Märklin üblich), bei denen man zur Änderung der Werte das Gehäuse öffnen muss.

Steckbrief

- Multiprotokoll-Zentrale für DCC-, Motorola- und Selectrix-Format
- Klartext-Menüführung
- 16384 Lok-, 2048 Magnetartikel-Adressen
- Mehrfachtraktionen
- Fahrwegschaltung
- Pendelzugsteuerung (bis zu 8 Pendelstrecken möglich)
- Decoder-Programmierung
- Bis zu 20 Sonderfunktionen abrufbar
- Unverbindliche Preisempfehlung: 529 Euro

Technische Daten aus Bedienungs-Anleitung

- H4-Booster mit 4 A Dauerausgangsleistung
- H4-Programmiergleisausgang mit 0,6 A Leistung
- Rückmelder für bidirektionale Kommunikation nach NMRA, DCC integriert
- 7-Zoll-LCD-Display (QVGA FSTN) mit Touchpanel und 6-fach Hintergrundbeleuchtung weiß (Bildschirmdiagonale 17,7 cm)
- 32-Bit ARM 720T Controller, 64 MByte Flash ROM, 32 MByte RAM, Linux-Betriebssystem
- 16 Bit Realtime Coprozessor
- 2 motorgetriebene Potentiometer-Fahrregler mit Endanschlag
- 2 Vierwege-Analog-Joysticks
- 2 x 8 Funktionstasten, Stop- und Go-Taste
- 3 Anschlüsse für ECoSlink-Geräte
- Anschluss für ECoSlink-Buserweiterung
- Galvanisch entkoppelter Boosteranschluss für DCC-konforme und 6017-kompatible Booster
- Galvanisch entkoppelter ECoSniffer-Eingang für Anschluss von Altgeräten (DCC oder Motorola)
- Galvanisch entkoppelter S88-Bus-Eingang für Rückmelder
- Computer-Interface: 10/100 MBit Ethernet-Anschluss (RJ45)
- 1 ECoSlot-Modul zur Aufnahme eines Funkempfängers
- Netzteil 90 VA zur Stromversorgung



Wenn man sich im Magnetartikel-Modus (zum Beispiel für Weichen oder Signale) befindet, lassen sich die Triebfahrzeuge steuern, auf die Tachodarstellung muss man aber verzichten.

Auch wenn eine Pendelzug-Automatik integriert ist, muss der Modelleisenbahner natürlich Gleis-Kontakte und eventuell -Besetztmelder zusätzlich kaufen. Wie eingangs erwähnt, brauchen Modellbahner, die bereits eine Digital-Steuerung besitzen, ihre alte Zentrale nicht zu entsorgen. Über den Sniffer-Anschluss (per Schraubklemmen) kommuniziert die ECoS mit den Altgeräten, die als Fahrpulte einsetzbar sind. Da diverse Zentralen wie die 6021 von Märklin oder Rocos Lokmaus 2 nur zweistellige Adressen ansprechen, gibt es bei der ECoS die Möglichkeit, dem Modell zwei Adressen zuzuweisen. So spricht die ECoS 220035 mit der Adresse 220 an, wird dieselbe Lok aber mit der 6021 gesteuert, hört sie auf die Sniffer-Adresse 24. Der ESU-Handregler Mobile Control kann nach einem kostenlosen Update direkt mit der ECoS kommunizieren und übernimmt auch die dort abgelegten Loknamen.

Wie kompliziert darf's denn sein?

Wie jedes technische Gerät, so hat auch die ECoS eine recht umfangreiche Bedienungsanleitung. Aber die ECoS hilft dem Bediener, wo sie kann. Zumeist sind wie beim Einrichten von Stationen bei Fernsehgerät oder Videorecorder ohnehin immer dieselben Handgriffe nötig. Wenn man dann doch einmal ein bislang selten benutztes Menü anwählt, genügt es bei der ECoS eigentlich, die Bedienungsanleitung, wenn überhaupt, nur zum Einstieg zu nutzen. Die auf Seite 15 abgedruckte Einführung in die Bedienung sollte sich aber auch auf der freien Rückseite der Bedienungsanleitung finden. *yo*

Die ECoS von ESU ist nicht nur interessant für Umsteiger auf Digital-Technik, sondern auch für Digital-Modellbahner, die aber ihre bisherigen Geräte nicht ausmustern wollen. Zum unverbindlich empfohlenen Preis von 529 Euro ist die Zentrale zwar kein Schnäppchen, angesichts der Ausstattungs-Fülle aber ein faires Angebot.

Jochen Frickel



Das kompakte Innere: Der Mashima-Motor treibt über Schnecke und Strinräder in gekapseltem Getriebe alle Treibräder an.

Zu den beliebten BTTB-Fahrzeugen gehörte die Tenderlokomotive der BR 86. Tillig hat das Ursprungsmodell aus den 1970er-Jahren komplett überarbeitet.

Treues Arbeitspferd

Tilligs Vorgehen, ehemals erfolgreiche Fahrzeuge aus dem früheren Zeuke- und BTTB-Sortiment zu zeitgemäßen Modellen aufzuwerten, findet sicher Zuspruch bei vielen TT-Freunden. Jüngstes Kind dieser Philosophie ist die Nebenbahn-Tenderlok der Baureihe 86, die 1978 erstmals beim VEB Berliner TT-Bahnen erschienen war.

Das Vorbild wurde bei der DRG ab 1928 beschafft und war bei der DR bis 1987, bei der DB bis Anfang der 1970er-Jahre im Einsatz. Die Beschaffung lief auch während des Zweiten Weltkrieges weiter, weil die 86 als Übergangs-Kriegslokomotive (ÜK) eingestuft worden war.

Tillig hat das vorhandene Gehäuse verwendet und behutsam aufgewertet. Es gab die Bauart vor, denn es wurde eine ÜK-Lok nachgebildet. Zu deren äußerlichen Kennzeichen gehören das fehlende Vorderfenster im Führerhaus, geschweißte Wasserkästen und Scheibenräder in den Laufradsätzen.

Das Fahrwerk ist eine komplette Neukonstruktion. Das ist auf den ersten Blick zu erkennen, und insbesondere die Treib- und Kuppelstangen sowie die Steuerung, allesamt aus Kunststoff, stehen der Maschine ausgezeichnet zu Gesicht.

Mit den beigefügten Zurüstteilen ist das so eine Sache. Im Falle der Kolbenstangenschutzrohre und der Bremsschläuche ist das Aufnahmeloch zu groß, so dass auch ein Tropfen Kleber nicht immer hilft. Einfacher sind das Aufsetzen der beiden Druckausgleicher und das Einsetzen des Kupplungshakens. Freunde reinen Fahrbetriebes können diese Teile weglassen, ohne dass das Modell dadurch erheblich verliert.

Farbgebung und Beschriftung sind einwandfrei ausgeführt. Die verschiedenen Teile des Fahrwerks weisen alle denselben Farbton auf, auch jene Bereiche, bei denen Teile der

Zuverlässige Arbeitspferde unter sich: Tillig hat die BTTB-86 zu einem zeitgemäßen Modellfahrzeug aufgewertet und verfeinert.



Sichtbarste Neuerung sind die aus Kunststoff gefertigten Teile des Gestänges und der Steuerung sowie Zurüstteile am Zylinderblock.



Bedruckung und Beschriftung sind ausgezeichnet ausgeführt, wie dieses Detail an der Lokführerseite unterstreicht.



schwarzen Gehäuseform rot lackiert sind. Dargestellt ist die DR-Variante in Epoche IV (Revisionsdaten 1972). Tillig legt die Lok auch als DB-Maschine (Epoche III) auf.

Fahrverhalten und Zugkraft geben nur wenig Anlass zur Kritik, oder sagen wir, zu wenigen Anmerkungen. Im gesamten Spannungsbereich lässt sich das Modell ausgezeichnet regeln, insbesondere das Langsamfahrverhalten ist vorbildlich. Bei 8 Volt wird die zulässige Geschwindigkeit (80 km/h) erreicht, und mit 144 km/h bei 12 Volt ist die kleine Tenderlok ein wenig zu hurtig unterwegs.

Die Schwungmasse des neuen Mashima-Flachmotors lässt die Lok fast acht Zentimeter aus 12 Volt und immer noch 23 Millimeter aus umgerechneten 80 km/h weit rollen. Die Kurvenläufigkeit ist ausgezeichnet, und auch auf altem BTTB-Hohlprofilgleis samt dessen 22,5-Grad-Weichen fährt die Lok anstandslos.



An der Front gefallen die freistehenden und funktionsfähigen Loklaternen und auch hier die sehr gute Beschriftung.

Die Zugkraft ist in Ordnung: 17 Gramm oder 28 Achsen in der Ebene sind schon ein ordentlicher Modellzug, auch 16 Achsen in der Acht-Prozent-Steigung sind ausreichend. Das Modell hat zwei Haftreifen auf dem C-Radsatz.

Ab 1,5 Volt ist ein kontinuierlicher Lichtaustritt zu verzeichnen. Die freistehenden Spitzenlaternen geben ein leider sehr gelbliches Licht ab. Doch verdient gerade dieser Bereich um die Frontlaternen besondere Anerkennung, denn die Zuleitungs-Lichtkabel beim alten BTTB-Modell waren doch arg störend.

Die Demontage des Gehäuses ist eigentlich nur notwendig, wenn die Lok digitalisiert werden soll (Schnittstelle nach NEM 651). Dazu hebt man den Deckel des Dampfdomes ab und löst die darunter befindliche Schraube, anschließend entfernt man das Gewichtstück. Achtung, Tillig weist darauf hin, dass bei einem Lösen der Bodenplatte der Garantieanspruch erlischt!

Mit der neuen 86 stellt Tillig ein fast universell einsetzbares Dampflokmodell zur Verfügung. Dem Einsatz auf Modellbahnanlagen sind kaum Grenzen gesetzt; selbst Schnellzüge im Erzgebirge hatten zeitweise 86 als Zugmaschinen.

Der empfohlene Verkaufspreis liegt bei rund 140 Euro und dürfte damit kaum Kopfschmerzen bereiten.

Henning Bösherz

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 144 km/h
- V_{max} Vorbild (80 km/h) bei 8 V
- Auslauf aus V_{max} 76 mm
- Auslauf aus V_{max} Vorbild 23 mm
- Anfahren bei 1,5 V, ‹5 km/h
- Kriechen bei 1,5 V, ‹5 km/h
- Zugkraft Ebene 17 g
- Zugkraft Steigung 3% 13 g
- Zugkraft Steigung 8% 10 g

- *Hersteller:* Tillig, Deutschland
- *Vertrieb:* Über Fachhandel
- *Nenngröße, Spur:* TT, 12 mm
- *Katalognumer:* 02170
- *Andere Ausführungen:* DB
- *Gehäuse:* Kunststoff
- *Fahrwerk:* Metall und Kunststoff
- *Kupplung:* Neue Tillig-TT-Kupplung
- *Kleinster befahrener Radius:* 267 mm
- *Stromaufnahme:* Radsatzinnenschleifer an allen Treibrädern
- *Beleuchtung:* Spitzensignal vorn/hinten, LED
- *Kraftübertragung:* Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle Treibräder, Getriebe gekapselt
- *Schwungmasse:* Eine, ø 13 mm x 6 mm
- *Haftreifen:* Zwei, auf C-Radsatz
- *Zurüstteile:* Kolbenstangenschutzrohre, Bremsschläuche, Kuppelhaken, Druckausgleicher
- *Preis:* 139,90 Euro (unverbindliche Empfehlung des Herstellers)

Bunte Vielfalt

Bunt trieben´s nicht nur die alten Römer: Die Enkel der Schienenbusse bringen Farbe auf Epoche-V-Anlagen.

Auch die Modelleisenbahner können die Vielfalt der modernen Dieseltriebwagen im Modell einsetzen: Einige der Konstruktionen sind in H0, TT und N erhältlich.

Durch die Farbenvielfalt bei den Vorbildern werden die Hersteller in die Lage versetzt, mit einer Form viele Versionen zu realisieren. Somit ist das Spektrum im Modell ebenfalls sehr groß. Einzelne Bauartunterschiede innerhalb einzelner Baureihen wie Einstiegshöhen oder die Klimatisierung werden von den Herstellern sogar im Modell realisiert. Neben den Großserienmodellen haben auch Kleinserienhersteller Modelle der modernen Fahrzeuge im Sortiment. Neben den etwas älteren Fahrzeugen wie dem 628 oder den Neigetechnikzügen ist der Markt der Dieseltriebwagen sehr gut im Modellsortiment vertreten.

Erwartungsgemäß ist das Angebot an Triebzügen in der Nenngröße H0 am größten, aber auch in TT und N kann man den Regionalverkehr der Epoche V darstellen.

Das erste Modell, welches von den modernen Triebwagen realisiert wurde, war der Regioshuttle, der von Bemo in H0 und später in N auf den Markt kam. Hier sind die meisten Formen des Vorbildes mit den unterschiedlichen Einstiegshöhen und Klimaanlagen sowie nahezu alle Farbversio-

Der Desiro der Connex- respektive Veolia-Tochter Lausitz-Bahn ist eine der Privatbahn-Versionen, die Piko in seinem H0-Sortiment führt.



Den dreiteiligen Talent der Baureihe 643 in der Farbgebung des eigenwirtschaftlich verkehrenden Inter-Connex, hier das H0-Modell, legte Brawa auf.



Vorbildeinsatz in Nordrhein-Westfalen: Im Farbkleid der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft (PEG) macht Brawas zweiteiliger Talent eine gute Figur.



In Verkehrsrot für DB Regio Sachsen unterwegs ist der TT-Desiro, mit dem Tillig die Modellumsetzung der modernen 642-Regionaltriebwagen begann.





Fotos: Koch

Den Talent, hier als dreiteilige DB-Garnitur, liefert Brawa in nahezu allen gängigen Ausführungen sowohl für die Nenngröße H0 als auch für N.

nen realisiert. Einzelne Ausführungen sind zudem antriebslos; sie eignen sich besonders zum Nachbilden von in Mehrfachtraktion fahrenden Einheiten. Über einen normalen Kupplungsschacht sind die Fahrzeuge kuppelbar.

Kurze Zeit später überraschte Brawa mit dem Talent in H0 und in N. Hier sind alle Serienfahrzeuge, die momentan in Deutschland fahren, zu realisieren. Brawa bringt in regelmäßigen Abständen weitere Farbversionen auf den Markt. Angeboten werden die zwei- und dreiteilige Ausführung der Baureihe 643, auch mit den höher liegenden Einstiegen (z.B. PEG) und der dreiteilige Talent der Reihe 644, wie er bei DB Regio im Einsatz ist.

Der Desiro (Baureihe 642) wurde von Piko in H0 realisiert, Fleischmann brachte den Triebwagen in der Nenngröße N und von Tillig ist das Fahrzeug in TT erhältlich. Auch hier sind seitdem neben der verkehrsroten Bahn-Ausführung viele Farbvarianten entstanden. Die bislang produzierten Modelle des Talent und Desiros waren mit nicht kuppelfähigen Attrappen der Scharfenbergkupplungen versehen. Eine Verbindung von mehreren Fahrzeugen ist immer nur mit Kupplungsdeichseln, die von unten eingesteckt werden können, möglich.

Angekündigt ist der LINT 41 von Mehano und Fleischmann in H0 sowie der Integral als Kleinserienmodell von THS, der exklusiv über die Bayerische Oberlandbahn (BOB) vertrieben werden soll. Weiterhin ist der Regiosprinter von THS als Kleinserienmodell erhältlich. Ein Modell des schmalspurigen Prototypen 187015 der Harzer Schmalspurbahn hatte vor einigen Jahren Kehi im Sortiment.

Sebastian Koch

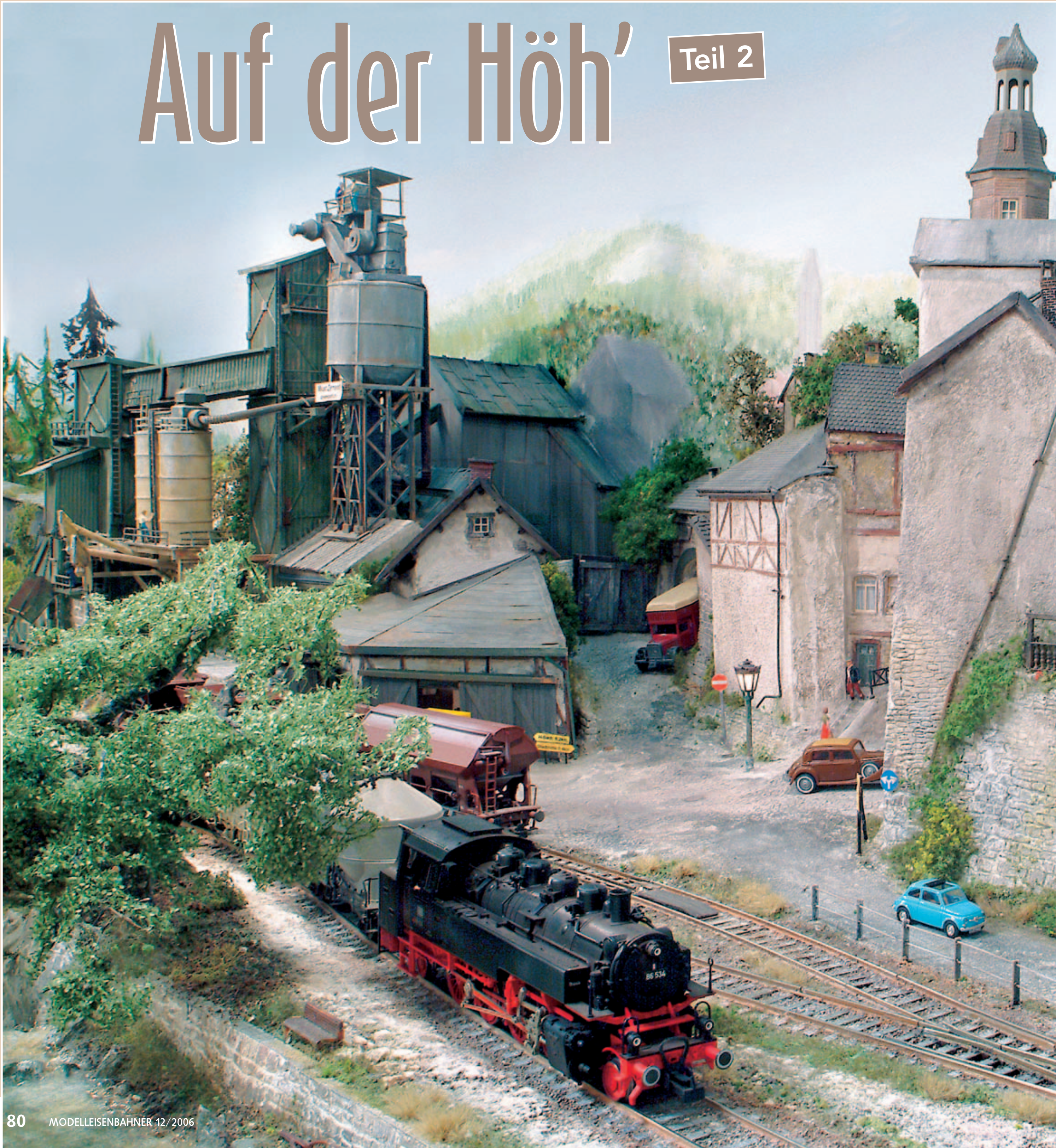
Auf einen Blick

Baureihe	*Nenngr.*	*Hersteller*	*Ausführung*	*Bemerkung*
RegioShuttle (BR 650)	H0 N	Bemo Bemo	nahezu alle nahezu alle	
Talent (BR 643/644)	H0 N	Brawa Brawa	nahezu alle nahezu alle	
Desiro (BR 642)	H0 TT N	Piko Tillig Fleischmann	verkehrsrot DB Regio, Vogtlandbahn verkehrsrot DB Regio verkehrsrot DB Regio, Connex, Vogtlandbahn	
LINT 41 (BR 648)	H0	Fleischmann und Mehano	diverse	angekün. für Winter 2006
Integral	H0	THS / BOB	BOB	angekün. für Herbst 2006
RegioSprinter	H0	THS	Vogtlandb./Ruhrtalb./ Dürener Kreisbahn	Kleinserie (evtl. anfragen)
HSB 187015	H0m	Kehi	Ausführung als Prototyp	nicht mehr im Programm

Kreativer Modellbauer Henk Wust, technisch versierter Betriebsbahner Derk Huisman: Das Duo der „Dutch Model Art Society“ ergänzt sich einmal mehr vortrefflich und bezaubert mit Kleinkunst.

Also, der ICE verirrt sich noch nicht nach Mariahöh(e), eher eine Droschke aus Henk Wusts Fundus seiner favorisierten 20er- und 30er-Jahre. Aber, wie umreißt doch Mitstreiter Derk Huisman sehr bestimmt und ohne Widerspruch den zeit-

Auf der Höh' Teil 2



lichen Rahmen: „Mariahöh thematisiert die Epochen IIIb und IVa."

Was den Einsatz von Regelspur-Dampflokomotiven der Bundesbahn erlaubt und Derk Huisman erfreut. „Wir haben sozusagen Gütertrennung: Derks Domäne ist die Normal-, meine die Schmalspur", lacht →



Aus der Vogelperspektive: Mariahöhe Ost verfügt über ein einständiges Heizhaus für die mit Verschubaufgaben befasste V 36.

Auf Augenhöhe: Unter diesem Blickwinkel erschließen sich erst die zahlreichen Details wie die Einrichtung der kleinen Werkstatt.





Eine Miniaturwelt der reizvollen Kontraste: Der Torturm, im Kern noch mittelalterlich, wetteifert mit der Trutzburg der Industrie.





Pünktlich: Seit der Schienenbus einen Teil des Nahverkehrs nach Mariahöhe übernommen hat, scheint die Nebenbahn gerettet.

Henk Wust und krault sich den kräuselnden Vollbart.

Das Erfolgsduo der „Dutch Model Art Society“ ergänzt sich in vieler Hinsicht, nicht nur in Sachen Spurweite. Henk Wust ist der Modellbauer, Derk Huisman der Betriebsbahner. „Wenn sich hier in Mariahöh etwas bewegt, dann ist das vor allem Derks Verdienst“, räumt Wust freimütig ein, dass seine Stärken nicht gerade auf dem Gebiet der Elektrik liegen.

„So, so, ich bin also hier der Drahtzieher“, schmunzelt Huisman, der sich nicht nur als Strippenzieher, sondern auch als Schienenleger betätigte. „Wohlgemerkt nicht als Gleisbauer“, betont der 65-Jährige. Da griff das niederländische Modellbahn-Duo lieber auf Roco-Line, auf Peco bei der Schmalspur und aufs Dreischienengleis von Tillig zurück.

„Das Fahren ist für mich das wichtigste Element“, verrät Huismann, der als Fremo-Mitglied den Betrieb „nach Fahrplan in Modellzeit“ favorisiert. „Hier in Mariahöh augenblicklich allerdings noch nicht“, schränkt der gelernte Elektriker und studierte Maschinenbauer ein und setzt mit dem NMRA-Walkaround-Regler den Schienenbus in Bewegung.

Während die eingesetzten Normalspurmodelle aus dem Standard-Sortiment von Fleischmann, Lenz und Roco stammen, hinterlässt das rollende Schmalspurmateri-



Feierabend in Mariahöhe: Ende der 60er-Jahre gibt es noch kaum Reisende, die am Bahnhof ihr Auto für den Heimweg parken.

Auf einem Blick: Der Anlagen-Steckbrief

Vierteilige, erweiterbare H0-, H0e- und H0f-Segmentanlage in Kastenbauweise
Segment-Standardmaß (angelehnt an Fremo-Norm): 1,20 x 0,40 m
Erbauer: Henk Wust und Derk Huisman („Dutch Model Art Society")
Bauzeit: Bislang zweieinhalb Jahre
Epoche: IIIb und IVa
System: Zweileiter-Gleichstrom
Betrieb: Analog mit NMRA-Walkaround-Fahrreglern
Gleislänge: Zirka 30 m; Gleismaterial: Roco-Line, Peco, Tillig
Rollendes Material: Eigenbau, Fleischmann, Lenz, Roco
Anlagenthema: Eingleisige Nebenbahn mit Schmalspurübergang und Feldbahn
Vorbild: Motive u.a. aus Allgäu, Thüringen, Sachsen-Anhalt, Bahnhof Lederhose



Einfach, aber zuverlässig: Schubfächer sorgen im Schattenbahnhof für Ordnung.



Betrieben wird die Segmentanlage analog mittels NMRA-Walkaround-Fahrreglern.

Fotos: Tiedtke

al einen ungleich individuelleren Eindruck. Kein Wunder: „Selbstbau, unter anderem mit Bausätzen und Bausatzteilen aus England", verrät Huisman.

Eigene Kreationen, der zumeist komplette Eigenbau: Das ist die Domäne Henk Wusts. Und das gilt natürlich auch für die Modellumsetzung des einzigen konkreten Vorbilds auf den Mariahöhe-Segmenten, nämlich des Empfangsgebäudes mit Güterschuppen, für das sich der Südholländer Wust und der Grenzland-Ostfriese Huisman vom Thüringer Landbahnhof Lederhose begeistern ließen.

„Nur war es so, dass für unsere Zwecke der Güterschuppen auf der falschen Seite stand", erinnert sich Derk Huismann schmunzelnd und ergänzt: „Deshalb haben wir uns für eine spiegelverkehrte Realisierung entschieden!" →



Das unterm halbhochgezogenen Wehr hervortosende Wasser wäre in natura durchaus in der Lage, die gepflegte 86 zu übertönen.



Typisch Henk Wust: Die hier passend zum Ambiente zum Einsatz kommenden Automobile erinnern an die 30er-Jahre.

Das freilich dürfte nur wenigen auffallen und beeinträchtigt die Wirkung des Gesamtgebäudes einschließlich aller Details nicht im mindesten.

Apropos Details, wozu doch unsere jetzige Währung manchmal gut ist: „Der Bogen des großen Fensters im rechten Flügel

entspricht genau der Rundung einer Zwei-Euro-Münze", verrät Derk Huismann mit einem Lachen, was hier als ungewohnte Schablone herhalten musste.

Sperrholz und Pappkarton sind die Baumaterialien, mit denen Henk Wust gemeinhin seine Modellbauten hochzieht. Als Putz dienen Zement, Modellgips und Moltofill. Und wenn er gelegentlich Konfektionsdächer alter Bausätze verwendet, sieht man es ihnen nun wirklich nicht an. Wie auch, klebt Wust doch geduldig Pappschindel auf Pappschindel auf oder zweckentfremdet Papiertaschentücher als Teerpappenbahnenimitat. „Ungebraucht und schichtweise, anschließend eingefärbt", wirft der findige Modellbauer ein.

„Die Ideen kommen beim Entstehen der Anlage", ist sich das Duo einig. Das gilt für die manchmal hintergründigen Szenen, aber eben auch fürs Material, etwa im Landschaftsbau. Natur pur, nicht immer, aber immer öfter: Aus „Rinde und Goldrute" bestehen so die Baumstämme.

Merke: Wenn Du zu Henk Wust gehst, vergiss die Goldrute nicht!

Karlheinz Haucke



Fotos: Tiedtke

„Watt is? Aus der Kiste tropft´s?" Denk Wuistmann fragt´s, das Fässchen geschultert. „Keene Bange, dann isset entweder en oller Burgunder oder en junger Bernhardiner, aber keen Sprengöl!"

Wandel und Veränderung prägten den MODELLEISENBAHNER im Lauf der Zeit. Auch die diesjährige „Modell-Hobby-Spiel" in Leipzig wartete neben Bewährtem mit Neuerungen auf.

Leipziger Lerchen auf neuen Wegen



Klein aber fein: Der St Neots Model Railway Club zeigte mit einem Finescale-Diorama den Weg hinunter von der hohen N-Schiene.

Erneuerung und Kontinuität waren die Antwort eines gewissen Erich Honecker auf den sich durch Perestroika und Glasnost wandelnden Sozialismus in der UdSSR. Wie es ausging, ist bekannt. Erneuerung und Kontinuität gab es auch von der diesjährigen „Modell-Hobby-Spiel" zu vermelden, doch rechnen wir mit einer langen Lebensdauer dieser größten Hobbymesse in den neuen Ländern!

Die im Titel genannten Vögel haben es schon vor Messebeginn von den Dächern gepfiffen: Der Modellbau-Bereich wurde entzerrt. Wer also nicht nur Modell-Eisenbahnen und -Lastwagen, sondern auch Schiffe und Flugzeuge sehen wollte, musste weitere Wege als bisher in Kauf nehmen. Dass sich dadurch der Andrang an allen Messe-Tagen in Grenzen hielt, wurde keineswegs bei allen Ausstellern positiv bewertet. Ebensowenig übrigens, dass ein knappes Sechstel der Modellbahn-Halle leer stand. Die Messeleitung indes zählte mit 111000 Besuchern geringfügig mehr Gäste als im Vorjahr.

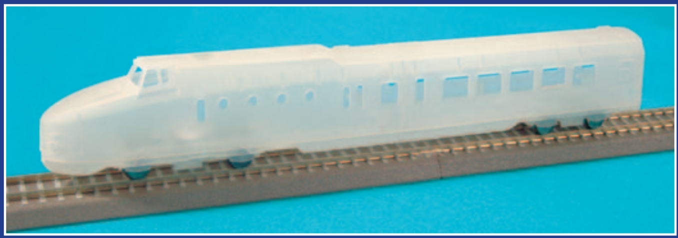
Für die Besucher, speziell für die Kinder, war der geringere Andrang in der Halle von Vorteil, schließlich ließ sich das gute Dutzend Modellbahnanlagen so stressfreier begutachten.


Liebe Nachbarn: Aus dem nahen Schkeuditz stammte die ausgedehnte IIm-Anlage.


Experten unter sich: Georg Kerber (li.) und Walfried Fehse (Makamo).



Joachim Kittlers 44 wird die Herzen der TT-Bahner erobern.



Als Stereolithografie fand sich der TT-VT18.16 am Stand von Kres.



Bettina Hohmann stellte den ZT320 als Hand-, den Anhänger sowie den Scania-Sattelzug als TT-Vorserienmuster vor.



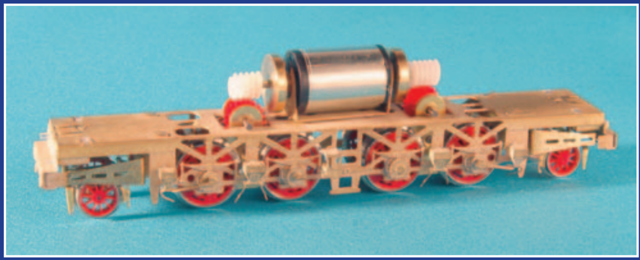
Tillig bittet mit den nahezu serienreifen DB-Avmz und -Apmz und der 112 zum TT-TEE.



Et 11 (hinten), 140 C (davor) und die badischen Zweiachser: Liliputs Entwicklungsstände für H0.



Walfried Fehse brachte Teile des für Spur 0 konstruierten Bahnhofs Ackendorf nach Leipzig mit.



Filigran: Rothes TT-E 17 erhält einen maßstäblich breiten Rahmen.



Roco: Gruppe-28-Schnellzugwagen und privater Autotransporter in H0.

Bei den Händlern in Halle 3 ließ sich so manches Schnäppchen machen, oder, wie sich ein Leser am MODELLEISENBAHNER-Stand ausdrückte: „Zu dem Preis hätte ich den Zug im Internet nie gekriegt!“ Eine Besinnung auf traditionelle Handelsformen hat also durchaus Vorteile; und da auch vom Second-Hand-Geschäft reichlich Gebrauch gemacht wurde, konnte von zunehmender Kaufzurückhaltung nicht unbedingt die Rede sein.

Auf Interesse, ja Begeisterung stieß bei vielen Modellbahnfreunden die Anwesenheit von Georg Kerber an den ersten beiden Messetagen. Im Gepäck hatte der Modellbau-Profi und langjährige Autor und Begleiter des MODELLEISENBAHNER sein Segment von Schönheide Süd sowie ein Weinberg- und ein Brücken-Diorama, alles im MEB vorgestellt. So konnten sich die Besucher beispielsweise die funktionsfähigen Schiebetüren des Schönheider Güterschuppens vorführen lassen oder einen Blick auf manches Detail der kleineren Dioramen werfen.

Umwerfend war, wie Georg Kerber Kinder zu begeistern vermochte. Wieder und wieder mussten die Schönheider Schranken und Güterschuppentore geöffnet und ge- →



Modellbahn im Härtetest: Wie bei Tillig lockten auch bei anderen Herstellern Mitmach-Angebote den Nachwuchs.



Die Anlage des Club de Modélisme de Draveil zeigte tolle Landschaft und H0m-Betrieb.

schlossen werden oder durften Lok und Triebwagen fahren. Georg Kerber würzte all diese Vorgänge mit Kommentaren, die auch Probleme beim Bau nicht ausschlossen!

Daneben haben viele Besucher die Präsenz des MODELLEISENBAHNER genutzt, um Wünsche, Fragen und Kritik loszuwerden. Einiges, was beim Übergang der Zeitschrift nicht wunschgemäß glatt lief, wird sich bald einrenken; über Vorschläge und Hinweise von Lesern werden Redaktion und unser neuer Verlag beraten.

Überdies nutzte natürlich mancher Hersteller oder frühere Mitarbeiter die Gunst der Stunde zu einer Fachsimpelei. Langweilig ist es den beiden Redakteuren jedenfalls nicht geworden, und auch der rüstige Georg Kerber kam selten einmal zur Ruhe.

Internationales Flair wie heimische Atmosphäre verströmten die ausgestellten Anlagen. Natürlich dominierten Schaustücke nach DR-Vorbild, doch zeigte gerade die kleinere Anlage des Clubs de Modélisme de Draveil (H0m), was an Detaillierung möglich ist. Besonders gefiel die ausgewogene Farbgebung der französischen Modellbahnanlage.

Im wahrsten Sinne des Wortes am Zuge war die Jugend beim Junior-College. Dort stand nicht stures Pauken an, sondern das zeitgemäße Heranführen der Kinder und Jugendlichen an die Modellbahn. Initiativen bei der Nachwuchsförderung tun auch Not, denn

Nachwuchs in Sicht beim Junior-College

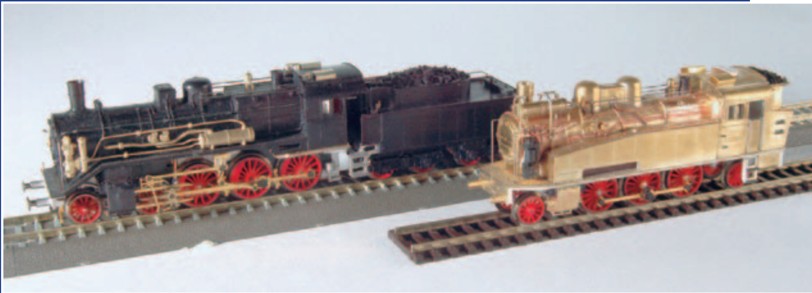
scheinbar landen von den vielen Kindern, die in Leipzig interessiert durch die Halle strömten, letztlich nur wenige beim Modellbahn-Hobby. Da ist es schon ein wichtiges Signal, dass die ebenfalls zum Junior-College gehörende TT-Anlage fest in Nachwuchshand war.

Glückliche Gesichter bei den Modellbahnern riefen auch die zum Teil weit gediehenen Handmuster der Fahrzeug-Modelle hervor. Fleischmann hatte beispielsweise die S 10 der Bauart 1911 im Gepäck, bei Roco gab es die 28er-Schnellzugwagen in mehreren Ausführungen zu bewundern, und am Liliput-Bachmann-Stand konnte man sehen, dass der Et 11 ebenso schön wird, wie die französische Dampflok 140 C. Dass letztere sogar ein Metall-Gehäuse haben wird, darf man laut der Marketing-Leitung ruhig als Blick in die Zukunft bei Liliput verstanden wissen. Dazu Klaus Heyn, seines Zeichens Leiter der Entwicklung im Hause Liliput: „Wenn es fertigungstechnisch sinnvoll ist, werden einzelne Triebfahrzeug-Modelle zukünftig Metall-Gehäuse erhalten. Die österreichische Baureihe 93 wird auch derart ausgestattet sein."

Dass auf dem TT-Markt keine Langeweile aufkommt, da-



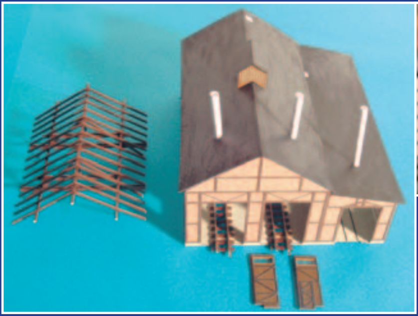
Neues von Kühn-Modell (v.l.) 110, 112 und der „Hercules“.



Beckmann TT zeigte Urmodelle der 38.2-3 und der 75.5.



Fleischmanns 17 verspricht ein wunderschönes H0-Modell zu werden.





Der Lokschuppen Jöhstadt in H0 soll einer der nächsten Modellbögen von Makamo sein.

Fotos: Frickel

für sorgten neben Marktführer Tillig auch diverse Kleinserien-Hersteller. Die Sebnitzer hatten neben der 86 (Test ab Seite 76) auch den DR-Mitteleinstiegswagen Bghe dabei. Wunderschön scheinen auch Beckmanns sächsische Baureihen 38.2-3 und 75.5 zu werden. Joachim Kittler hatte ein mit guten Fahreigenschaften aufwartendes Handmuster der 44 am Stand. Nebenan stellte Rothe das vielversprechende Fahrgestell der E 17 aus.

Generell gilt: Mehr und mehr scheinen die Hersteller neben der Fachmesse in Nürnberg eine der großen Publikumsmessen zu nutzen, um Neuheiten vorzustellen oder den Entwicklungsstand einer Ankündigung zu dokumentieren. Dem Kunden oder, Neu-Business-Deutsch, Endverbraucher soll das nur recht sein!

Weitere Erkenntnis: Gerade mancher Kleinserienhersteller scheint dem direkten Kontakt zum interessierten (und kaufbereiten) Publikum den Vorzug zu geben vor der vagen Aussicht auf Abschlüsse in Nürnberg.

Für den MODELLEISENBAHNER selbst war der erstmalige Auftritt auf einer Publikumsmesse seit mehreren Jahren auch der letzte an einem eigenen Stand. Künftig wird man unsere Zeitschrift auf den wichtigen Publikums- und Fachmessen finden, und zwar am Gemeinschaftsstand der Verlagsgruppe Bahn (VGB). Zu den Kolleginnen und Kollegen haben wir ohnehin ein gutes Verhältnis. Sollte das auch zukünftig Sinnbild und Maßstab sein, stehen die Zeichen für den MODELLEISENBAHNER dauerhaft auf Grün – und eben Kontinuität! *yo/hb*

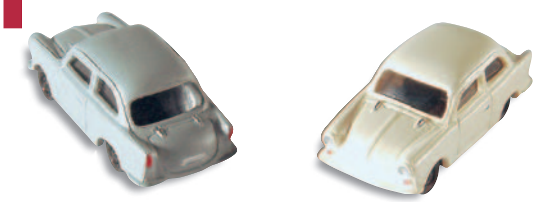
MODELLBAHN AKTUELL

PREISER ▸ *Kutschengespanne in TT*



Auf Wühlmäusejagd können Gartenbahner die Jäger schicken. Als TT-Fertigmodellgespanne (Bild) rollen Hochzeitskutsche (rechts) und Droschke (links), jeweils in geschlossener und offener Ausführung, ins Reich der Spurmitte. Info: www.figuren.de.

HÄDL TT ▸ *Ur-Trabi P500 in TT*



Den Ur-Trabant P500 liefert Hädls TT-Laden als TT-Modell. Die „Rennpappe" gibt es in verschiedenen Farben. Infos und Bestellung: www.haedls-tt-laden.de.

IG MET DRESDEN ▸ *Altenberger in DB-Ausführung für die Spur der Mitte*



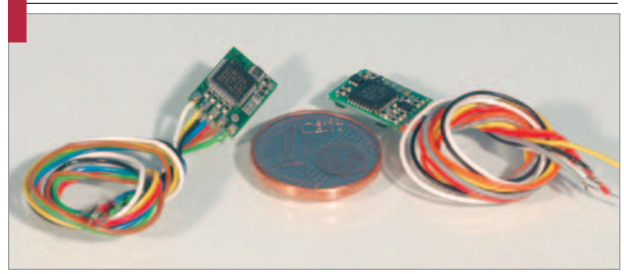
Wie beim Vorbild gibt es den Altenberger-Wagen nun auch als TT-Modell mit DB-Beschriftung. Der Vierachser wird wie bei der IG MET Dresden üblich, als Kunststoff-Bausatz geliefert. Info: Modellbahn-Kleinserien, Malterstr. 53, 01159 Dresden, Tel./Fax (0351)4120662.

EPOKE MODELLER ▸ *Radeln in H0*

Der dänische Kleinserienspezialist stellt als Messingbausatz und als Fertigmodell (Bild) Nachbildungen von Drahteseln verschiedener Bauarten vor. Neben einem Herren- und einem Damenrad gibt es auch ein Postfahrrad und eine Art Rikscha. Das Messing-Halbfabrikate-Sortiment ist wesentlich größer und wird beispielhaft in den kommenden Heften vorgestellt. Info: www.epokemodeller.dk.



UHLENBROCK ▸ *Funktionsdecoder*



Jeder der vier Ausgänge des Multiprotokoll-Funktionsdecoders (DCC, Motorola) ist mit 0,2 A belastbar. Alle Ausgänge lassen sich einzeln konfigurieren (fahrtrichtungsabhängig, zeitlich begrenzt schaltend, blinkend). Der multiprotokollfähige (DCC, Motorola) Decoder „IntelliDrive Comfort Mini" ist wahlweise mit Kabeln oder mit Schnittstellenstecker nach NEM 651 erhältlich. Die maximale Belastbarkeit liegt bei 0,6 A. Info: www.uhlenbrock.de.

KEHRER ▸ *Neigetechnik-VT612 für TT*

Für TT fertigt Kehrer den VT612 der DB AG in Kleinserie. Das Kunststoff-Modell wird auf einem Drehgestell angetrieben und ist mit kurvenabhängiger Neigetechnik ausgestattet. Lichtwechsel und eine stromleitende Scharfenbergkupplung zählen zur weiteren Ausstattung. Info: Modellbau Matthias Kehrer, Am alten Bahndamm 55, 01328 Dresden, Tel. (0351)2164472, Internet: www.tt-modellbau.com.



US-Corner





Walthers (www.walthers.com) legt unter dem Label Proto 2000 Güterwagenbausätze wie den Mather Box Car (Bild 1) wieder auf. Im Gegensatz zu früheren Auflagen werden die lackierten und bedruckten Fahrzeuge jetzt mit montierten Kleinteilen wie beispielsweise Griffstangen geliefert. Auch diverse Proto-1000-Loks wie das AB-Set der F3 tragen jetzt digitale Schnittstellen nach NEM 652. Walthers-Modelle sind über den spezialisierten Fachhandel erhältlich. Atlas (www.atlasrr.com) fertigt in H0 eine EV-Caboose (Bild 2) der Burlington Northern mit zahlreichen separat angesetzten Details. Atlas-Modelle sind über den spezialisierten Fachhandel zu beziehen. Hochinteressant für Besitzer von H0-Anlagen mit großen Radien dürfte der vierachsige Flachwagen der St. Louis & Southwestern (Cotton Belt) von Athearn sein, der drei Container trägt. N-Bahner bedenken die Amerikaner mit einem 50-Fuß-Ice-Bunker-Reefer der Santa Fe (beide Wagen Bild 3). Der Vertrieb von Athearn-Modellen erfolgt über Noch (www.noch.com).



PIKO ▸ *ME 146 als Niedersachsenlok in H0*

Ins preiswerte Hobby-Programm rückt die Metronom-E-Lok ME 146 in aktueller Niedersachsenlok-Beschriftung. Der Containertragwagen Lgs 579 von DB Cargo ist, passend zur Hobby-Linie der Sonneberger, mit einem als „China Shipping" beschrifteten Großraumbehälter beladen. Das Classic-Programm vervollständigt die mit Gegendruckbremse ausgerüstete 94.20-21 in DR-Epoche-III-Ausführung. So darf die Lok vorbildgerecht auf Steilstrecken eingesetzt werden. In dieselbe Epoche gehört die H0-Modellvariante des ÖBB-Säuretopfwagens. Info: www.piko.de.

AUHAGEN ▸ *Kirche im Dorf in H0*



Die auf der Nürnberger Messe präsentierte Dorfkirche nach brandenburgischem Vorbild wird nunmehr ausgeliefert (Bild). Dazu passend gibt es einen Beutel mit Teilen für eine Natursteinmauer. Ebenfalls lieferbar ist der zweiständige Lokschuppen, der die Serie preußischer Bahnbauten in H0 fortsetzt. Abgerundet werden die Herbstneuheiten mit einer Gleiswaage nebst Lademaß, ebenfalls in H0, und einem aus mehreren Gebäuden bestehenden Gehöft für N. Nicht unerwähnt bleiben soll, dass der Auhagen-Kunststoffleim Top-Plast nunmehr in kleinen Tuben erhältlich ist. www.auhagen.de.

OTTEN-MODELLE ▸ *Dreiachsbeiwagen in 1 : 22,5*

Passend zum 2001 erschienenen Modell des Dreiachstriebwagens 516 der Kölner Straßenbahnen fertigt Modellbauer Manfred Otten aus Hennef/Sieg jetzt den dreiachsigen Beiwagen Nr. 4 (Bild) der Kriegsbauart KB 55 im Anlieferungszustand von 1942. Die zunächst auf der Rundbahnlinie 18 eingesetzten Vorbildgarnituren gehörten seinerzeit zu den komfortabelsten Schienenfahrzeugen der Domstadt. Das exakt im Maßstab 1 : 22,5 in Ganzmetallbauweise hergestellte Messing-Modell besteht aus rund 1000 Einzelteilen, davon alleine über 300 für das kardanische Fahrwerk. Die Achsen sind kugelgelagert und gefedert. Die Türen, zwei Schiebe-, zwei Teleskopschiebetüren, können geöffnet werden. Der Beiwagen verfügt über Innenbeleuchtung und beleuchtete seitliche Zielschildkästen. Für die Stromübertragung sorgt vorbildgerecht über Steckdose und Kupplung der Triebwagen. Infos: Otten-Modelle, Tel. (02242) 7533, E-Mail: otten-modelle@t-online.de.



Modellbahn Aktuell

MODELLBAU LUFT ▸ *Alter Steinbruch in N*



Den mehrteiligen Bausatz aus Gips- und Resin-Teilen „Alter Steinbruch“ samt einem Set für eine 500-Millimeter-Feldbahn (Nf) gibt es bei Modellbau Luft. Die aus Resin gefertigten Schienenfahrzeuge sind nicht rollfähig. Info: www.modellbauluft.de.

TREND-VERLAG ▸ *EEP 5.0 für den PC*

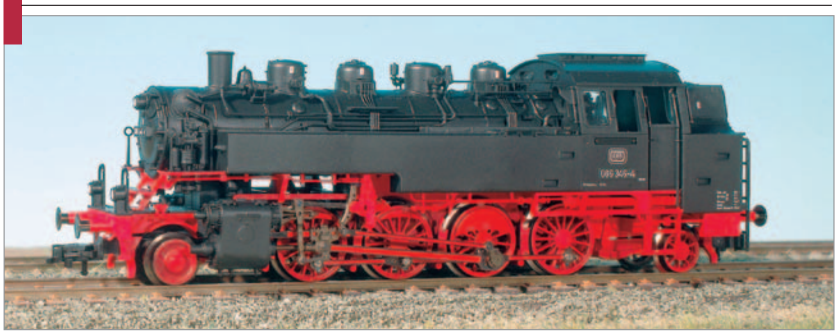
Mit verbesserter 3-D-Grafik, 5.1-/7.1-Sound und dem originalen Signalbuch der DB präsentiert der Trend-Verlag die Simulations-Software Eisenbahn.exe Professionell (EEP) 5.0. „Die neue Version bietet Eisenbahninteressierten und Modellbahnfreunden ein unvergleichliches Erlebnis mit unzähligen neuen Features; doch auch Neueinsteigern bieten wir durch Tutorial-Videos und integrierte Hilfen einen vereinfachten Einstieg in das Programm“, erläutert Geschäftsführer Jürgen G. Ludwig. Die Simulation für den PC auf CD-ROM sorgt für realistische Eisenbahnwelten auf dem Bildschirm, individuell geplant, konstruiert und gesteuert per Mausklick. Systemvoraussetzungen: Windows XP, Prozessor 2 GHz, 512 MB RAM, 400 MB auf Festplatte frei. Infos: Indigo Pearl GmbH & Co. KG Hamburg, Tel. (040) 25330270, E-Mail nk@indigopearl.de.

L.S. MODELS ▸ *City-Night-Line-Wagen in H0*



Den Liegewagen Bcvmh legt L.S. Models als deutsches Epoche-IV-Modell der Touristik Union International (links) und in der aktuellen City-Nightline-Ausführung (rechts) der Niederländischen Staatsbahnen (NS) auf. Die Sitze der fein detaillierten und bedruckten H0-Fahrzeuge können durch beiliegende Teile von der Tag- in die Nachtstellung umgebaut werden. Info: www.lsmodels.com.

SMDV ▸ *Floridsdorfer 86 in H0*



Als Exklusiv-Modell 2006 präsentiert der Spielwaren-Modelleisenbahn-Direktversand (SMDV) die 086 346-4. Das von Fleischmann gefertigte H0-Gleichstrommodell (Bild) gibt den Zustand der 1939 in Floridsdorf gebauten Vorbildlok als Bundesbahn-Epoche-IV-Maschine wieder. Info: SMDV, Böblinger Str. 74, 71065 Sindelfingen, Tel. (07031) 869530, Fax (07031) 869550, Internet www.smdv.de.

BEKA ▸ *Dresdner Straßenbahn in H0*

Die „Städtische Straßenbahn zu Dresden“ wird mit dem H0-Modell des zweiachsigen Triebwagens 602 gewürdigt. Das gleiche Fahrzeug gibt es auch mit neutraler Farbgebung. Info: www.beka-modelle.de.



ESU ▸ *DCC-Decoder Lokpilot Basic*

Der Lokpilot Basic weist trotz des günstigen Preises eine Lastregelung auf und lässt sich sogar analog mit Gleichstrom betreiben. Die drei Funktionsausgänge (davon 2x Licht) lassen sich dimmen. Ein Schnittstellenstecker nach NEM 652 ist Serie. Info: www.loksound.de.

RIETZE ▸ *Solaris Urbino 12 in H0*

Als Formneuheit hatte das H0-Modell des Solaris Urbino 12 der dritten Generation auf der IAA für Nutzfahrzeuge in Hannover seine Premiere. Jetzt rollt die dreitürige Version nach Vorbild des polnischen Omnibusherstellers „Solaris Bus & Coach“ in den Fachhandel. Formneuheiten sind auch der Iveco Magirus als HLF 20/16 und der Suzuki SX4. www.rietze.de.

ADE ▸ *Bundesbahn-Halbgepäckwagen BDüms 271 in H0*





Wie bei Ade üblich in perfekter Modellausführung rollt der Halbgepäckwagen BDüms 271 an. Der aus dem Bausatz entstehende und zunächst für die Epoche IV (Epoche-III-Version kommt im Frühjahr 2007) gelieferte H0-Reisezugwagen weist natürlich die maßstäbliche Länge und eine Innenbeleuchtung auf. Auf Wunsch ist das Modell auch fertig montiert erhältlich. Info: Ade-Eisenbahn-Modelle, Kelterplatz 3, 72636 Frickenhausen, Tel. (07025)911487, Internet: www.ade-eisenbahn-modelle.de.

LGB ▸ *Klassische 99 6001 mit Sound*



Erstmals erscheint die 99 6001 jetzt als Modell in der aktuellen Beschriftung der Harzer Schmalspurbahnen. Außerdem wurde die Lok beispielsweise mit Riffelblechnachbildung auf den Umläufen, neuen Rädern und verbesserten Führerhausarmaturen versehen. Ein serienmäßiger MZS-Decoder, Sound-Funktion und ein Dampfentwickler zählen zu den weiteren Ausstattungsdetails. Info: www.lgb.de.

TILLIG ▸ *56, Bgh und Geburtstags-Set für TT*



Ebenso wie die 86 (Test auf Seite 76/77) hat Tillig auch die 56 aus dem BTTB-Programm kräftig überarbeitet (Bild). Den neu konstruierten DR-Mitteleinstiegwagen Bgh gibt es alsbald in der Ausführung der Leipziger S-Bahn (Bild). Anlässlich des Jubiläums „60 Jahre TT“ gibt es ein Geburtstags-Set, bestehend aus einer golden bekränzten 86 und einem 27-Meter-Speisewagen in Sonderlackierung. Info: www.tillig.com.

MODELLBAHN AKTUELL

BRAWA ▸ *Pfalzbahn-S2/6 mit Sound für H0*



Im typischen Epoche-I-Braun-Rot der Pfalzbahn rollt die bayerische S2/6 (Bild hinten) als Sound-Lok für Wechselstrom-/Motorola-Digital-Betrieb an. Besonders gelungen wirkt der filigrane zweiachsige Epoche-I-Kesselwagen (Bild vorne) der Chemischen Fabrik Heufeld, der ebenfalls für H0 gefertigt wird. Info: www.brawa.de.

TRIX ▸ *Porsche-Taurus in N und RAG-185 in H0*



Das Minitrix-Modell des Schnellzuggepäckwagens Pw4üe-37/51 in Rheingold-Ausführung (Mitte) ist jetzt auch einzeln erhältlich. Mit der Porsche-Lok 182 004-2 (vorne) hält eine weitere Taurus-Version Einzug in die N-Welt. Im Design der Ruhrkohle-Aktiengesellschaft (links) tritt das H0-Modell der E-Lok-Baureihe 185 an. Die Wiebe-Köf ist nun auch für H0-Gleichstromer lieferbar. www.trix-online.de.

HORNBY ▸ *Offener Arnold-Güterwagen Typ E in N*

In für Arnold ungewohnter Verpackung werden jetzt als erste überarbeitete N-Modelle die offenen Güterwagen des Typs E der DB und der SBB (Bild vorne) von Hornby Deutschland ausgeliefert. Als Rivarossi-H0-Modell kommt der Schiebeplanenwagen Rils (Bild hinten) in DB-Cargo-Ausführung in den Handel. Bei Jouef findet die französische Diesellok BB 67000 ins Sortiment. Info: Hornby Deutschland GmbH, Steinschrotweg 7, 96450 Coburg, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124.



MÄRKLIN ▸ *RAG-Eichwagenset und A4üm in H0*



Nach Vorbild der RAG (Ruhrkohle AG) beschriftet ist das aus zwei Klappdeckel-Eichfahrzeugen und einem gedeckten Eichgerätewagen bestehende H0-Set (Bild vorne), das auch 16 Ballastgewichte zu 2,5 Gramm enthält. 60er-Jahre-Flair bietet der Bundesbahn-Schnellzugwagen erster Klasse A4üm (Bild hinten), der laut Zuglaufschild von Dortmund nach München verkehrt. Der sechsachsige H0-Schwerlastwagen Ssym der Bundesbahn, beladen mit einem Büssing 650 der Stuttgarter Möbelspedition Schenk, wird exklusiv für Eurotrain produziert. „Einsteigen und losfahren“: Unter dieser Devise bieten die Göppinger die Packung „Mein Start mit Märklin“ an. Die H0-Startpackung umfasst eine Tenderlok der Baureihe 81, einen Hochbord-, einen Rungen- und einen Kühlwagen, ein-C-Gleis-Oval sowie einen Trafo. www.maerklin.de.

ROCO ▸ *DR-132 und Hupac-Taschenwagen in H0*



Auf dem Epoche-V-Taschenwagen der Hupac (Bild) stehen zwei aufwendig bedruckte Wechselpritschen mit Hupac-Eigenwerbung. Als Farbvariante der DR-132 (Bild) erscheint eine Epoche-IV-/-V-Lok des Bw Eisenach mit schmalem seitlichen Zierstreifen. Info: www.roco.cc.

TT-CLUB BAYERN ▸ *Jubiläumsset in TT*



Anlässlich des zehnjährigen Bestehens des TT-Club Bayern ließ der Verein ein dreiteiliges Sonderset auf Tillig-Basis fertigen. Info: Werner Kolberg, Farinellistr. 4, 80769 München, Tel. (089)30756913, Internet: www.tt-club-bayern.de.

FLEISCHMANN ▸ *N-Set mit 23 und Umbauwagen*



Das N-Zugset „Personenzug der 1950er-Jahre" enthält eine DB-23 und drei vierachsigen Umbauwagen, die unterschiedliche Drehgestelle (B4yge mit preußischen Drehgestellen, AB4yge mit Minden-Deutz- und BPw4yge mit Schwanenhals-Drehgestellen) erhalten haben. Info: www.fleischmann.de.

MODELLBAHN AKTUELL

GEBR. MÄRKLIN & CIE. GMBH

Dr. Ulrich Wlecke: „Wir sind offen für Ergänzungen!“

● Mit der neuen Erlebniswelt an der Ecke Ulmer und Reutlinger Straße in Göppingen bekennen sich die neuen Märklin-Besitzer zum Standort des Traditionsunternehmens. Anlässlich der Eröffnung sprach MODELLEISENBAHNER-Chefredakteur Dr. Karlheinz Haucke mit dem neuen Sprecher der Geschäftsführung, Dr. Ulrich Wlecke.

MODELLEISENBAHNER: Sie sind ja bisher eher in Finanz- als in Modelleisenbahnerkreisen bekannt. Was verbindet Sie als den neuen starken Mann beim Branchenführer mit der Modellbahn?

Dr. Wlecke: Den starken Mann möchte ich nicht so unkommentiert lassen. Wir haben ein neues Management-Team aufgebaut. Ich bin da nicht der einzige. Das ist eine Teamleistung. Meine Beziehung zur Modellbahn: Als ich klein war, haben mir meine Eltern eine Trix-H0-Bahn geschenkt und ich hab´ natürlich als Kind begeistert mit der Modelleisenbahn gespielt. Irgendwann kam dann der Zeitpunkt, wo man sich anderen Dingen widmet. Ich bin also nicht derjenige, der sich in den letzten Jahren intensiv in der Modellbahn-Community bewegt hat, das ist erst seit einigen Monaten wieder der Fall, seit ich von Kingsbridge gebeten worden bin, hier in die Geschäftsführung einzutreten. Und ich habe neulich auf der Händlertagung gesagt: Ich mache noch meine Lehre.



Dr. Ulrich Wlecke: „Wir wollen uns künftig wieder so aufstellen, dass wir dem Markt Impulse geben!“



Setzen auf Zusammenarbeit: Göppingens Oberbürgermeister Guido Till und Dr. Ulrich Wlecke.

Fotos (2): Haucke

MODELLEISENBAHNER: Sie sprachen vorhin in Ihrer Eröffnungsrede über Visionen anlässlich des 150-jährigen Bestehens von Märklin 2009. Was ist damit konkret gemeint?

Dr. Wlecke: Wenn Sie sich die Gebäude an unserem Hauptsitz an der Stuttgarter Straße anschauen, dann werden Sie feststellen, dass die Immobilien nicht besonders gut aussehen. Auch die Produktionsbedingungen sind nicht optimal. Man kann da viel mehr daraus machen. Der optische Eindruck wird dem nicht gerecht, was wir unter der Marke Märklin verstehen: Strahlend, innovativ, modern, aber genauso auch traditionsreich.

MODELLEISENBAHNER: Ein Verständnis, das Sie mit der neuen Erlebniswelt erstmals Form annehmen ließen?

Dr. Wlecke: Wir glauben, dass wir hier für die nächsten zwei, drei Jahre eine sehr ordentliche Lösung für die Museumssituation gefundenhaben. Es ist ein großer Schritt nach vorne, aber damit geben wir uns nicht zufrieden. Wir wollen eine richtige Attraktion schaffen. Wir wollen eine Märklin-Erlebniswelt schaffen, wo im Vordergrund steht, die Marke wirklich mit Leben zu erfüllen.

MODELLEISENBAHNER: Das heißt konkret?

Dr. Wlecke: Das heißt, dem Anspruch unseres Hauses als größtem Modellbahnhersteller der Welt angemessen auch die größte Modellbahninstallation, aber nicht einfach nur Gigantomanie, sondern es soll auch interessant sein, es soll auch Spaß machen, zum Beispiel mit entsprechenden Spielelementen. Es wird pädagogische Einrichtungen geben, wo man physikalisch-technische Phänomene studieren kann. Es wird eine Anbindung an die Produktion geben. Wir wollen die Produktion unseren Besuchern zugänglich machen und zwar in neuen Immobilien.

Erlebniswelt 2009: Spielelemente und Blick in Produktion

MODELLEISENBAHNER: Läuft das auf einen kompletten Neubau an der Stuttgarter Straße hinaus?

Dr. Wlecke: Wir haben da denkmalgeschützte Gebäude, die, wie ich finde, eigentlich auch sehr schön aussehen. Die werden wir natürlich nicht abreißen.

MODELLEISENBAHNER: Deren Verputz doch aber die Wirkung ziemlich beeinträchtigt oder?

Dr. Wlecke: Das stimmt. Sie kennen sich offensichtlich sehr gut aus. Wir arbeiten an Plänen, die denkmalgeschützten Teile im ursprünglichen Aussehen zu erhalten und alles andere durch moderne Architektur zu ersetzen. Das geht nicht in drei Monaten, ein realistischer Zeitrahmen sind drei Jahre, eben bis zum Jubiläum. Bis 2009 wollen wir eine wirkliche Attraktion schaffen mit überregionaler Bedeutung und allen Spurweiten!

MODLLEISENBAHNER: Mit allen Spurweiten?

Dr. Wlecke: Ja, zum Beispiel in H0, in N, in Z, in I und auch mit der Gartenbahn.

MODELLEISENBAHNER: Also stimmt es, dass Kingsbridge an einer Übernahme von LGB interessiert ist?

Dr. Wlecke: Ich kann bestätigen, dass entsprechende Gespräche geführt werden. Wir glauben, dass LGB eine sehr gute Ergänzung für uns sein kann. Unabhängig von der Situation bei LGB haben wir bereits Pläne entwickelt, selber eine Gartenbahn zu machen! Diese haben wir jetzt erst einmal gestoppt, denn in der augenblicklichen Situation, die sich für LGB in Nürnberg stellt, bietet es sich ja an, das Rad nicht noch einmal zu erfinden. Das haben wir natürlich nicht allein unter Kontrolle: Da ist der Insolvenzverwalter, da sind die Kreditgeber und der Gläubigerausschuss. Wir müssen abwarten. Aber wenn die Bedingungen stimmen, werden wir das tun. Das gilt im übrigen nicht nur für LGB.

MODELLEISENBAHNER: Sondern?

Dr. Wlecke: Wir haben zum Glück die Rückendeckung unserer Gesellschafter, dass, wenn sich weitere Gelegenheiten ergeben, wir diese wahrnehmen können, sei es bei Modellbahn-, sei es bei Zubehörherstellern. Wir sind offen für Ergänzungen und Erweiterungen, wenn die Bedingungen stimmen!

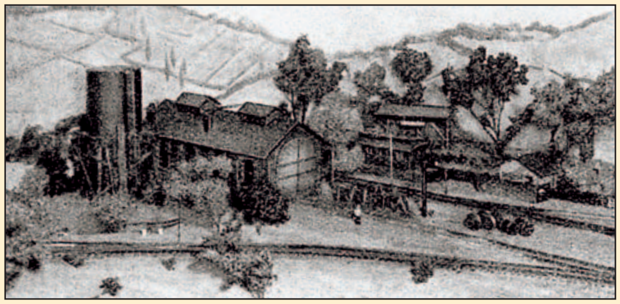
Sammlerstück: Mit diesem H0-Sondermodell feiert Märklin die Eröffnung der Erlebniswelt.



Foto: Frickel

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 50 JAHREN: Günther Bartels Preußen-Anlage anno 1912



● Günther Bartel galt als Pionier einer am Vorbild orientierten Modellbahn-Philosophie. Generationen angehender Modellbahner haben seine im MODELLEISENBAHNER und in Fachbüchern beschriebenen Anlagen, Fahrzeuge und Hinweise als Vorbild betrachtet. Im Heft 12/1956 stellte er ausführlich seine Nebenbahn-Heimanlage nach preußisch-hessischem Vorbild um 1912 vor. „Ich bedauerte keineswegs, durch die Abmessungen meines Zimmers (2 x 3 m) auf die Gestaltung einer Hauptbahn verzichten zu müssen. Vielmehr hatte mich die Erfahrung gelehrt, daß nicht immer eine Vielzahl von Gleisen und Bahnhofsanlagen wahre Befriedigung bringt, sondern die liebevolle Ausgestaltung einer Anlage im Vordergrund stehen muß."

SIGNALMEISTER MODELLBAU

GTW 2/6 auf Bestellung

● Signalmeister Modellbau aus Graz wird 2007 seine Produktion speziell auf deutsche Modellbahner ausrichten. Ab Sommer oder Herbst 2007 werden folgende Modelle des Stadler-Triebwagens GTW 2/6 hergestellt und ausgeliefert: VT 646 der DB AG, VT der Usedomer Bäderbahn (UBB), Hessische Landesbahn und deren Ableger Hellertalbahn sowie Butzbach-Licher Eisenbahn. Es werden nur Modelle auf Bestellung und nicht auf Lager produziert. Die Bestellung ist ab sofort möglich: Signalmeister Modellbau, Anton-Lehmanngasse 15, A-8042 Graz, Österreich, Tel. und Fax (0043 316) 465803, E-Mail signalmeister@gmx.at, www.signalmeister.at.



Foto: Signalmeister

Charakterkopf: Unter anderen in der Variante der Hellertalbahn wird der Gelenktriebwagen GTW 2/6 in H0 aufgelegt.

WIEDERAUFBAU SÄCHS. I K

Duftdampflok

● Den von Schmalspurfreunden angestrebten Wiederaufbau einer sächs. I K will die Firma Huss mit einem besonderen Leckerbissen unterstützen. Der Spezialist für Räucherkerzen bietet eine IK-Lokomotive im LGB-Maßstab (ungefähr) an, in die eine Duftkerze gestellt werden kann. Als besonderen Gag führt Huss Räucherkerzen mit echtem Dampflokgeruch. Info und Bestellung: Jürgen Huss Räucherkerzenherstellung, Gewerbegebiet 11, 09465 Sehmatal/Neudorf, Tel. (037342) 88090, www.juergen-huss.de.



Foto: Huss

Eine Lok nicht zum Fahren, dafür zum Riechen: Nachbildung der IK von Jürgen Huss aus dem Erzgebirge.

MESSE-KALENDER

18. – 19. NOVEMBER 2006:
2. Internationale Spur-0-Expo, B-Roeselare.

24. – 26. NOVEMBER 2006:
Modellbau Bremen.

24. – 26. NOVEMBER 2006:
Modellbauwelt Hamburg.

12. – 14. JANUAR 2007:
11. Echtdampf-Hallentreffen, Sinsheim.

01. – 06. FEBRUAR 2007:
Spielwarenmesse, Nürnberg.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,80 €
Jahres-Abonnement
Inland: 44,40 €
Schweiz: 85,70 sFr
EU-Länder: 55,60 €
Andere europäische Länder: 62,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
DPV Network
Düsternstraße 1-3
20355 Hamburg
Telefon (040) 37 845-62 61
Fax (040) 37 845-96 261
E-Mail: network@dpv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Westfalenbank Bochum, Konto 100 081 25, BLZ 430 200 00, IBAN DE 03430200000010008125, Swift-Code WEBODE 33
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422

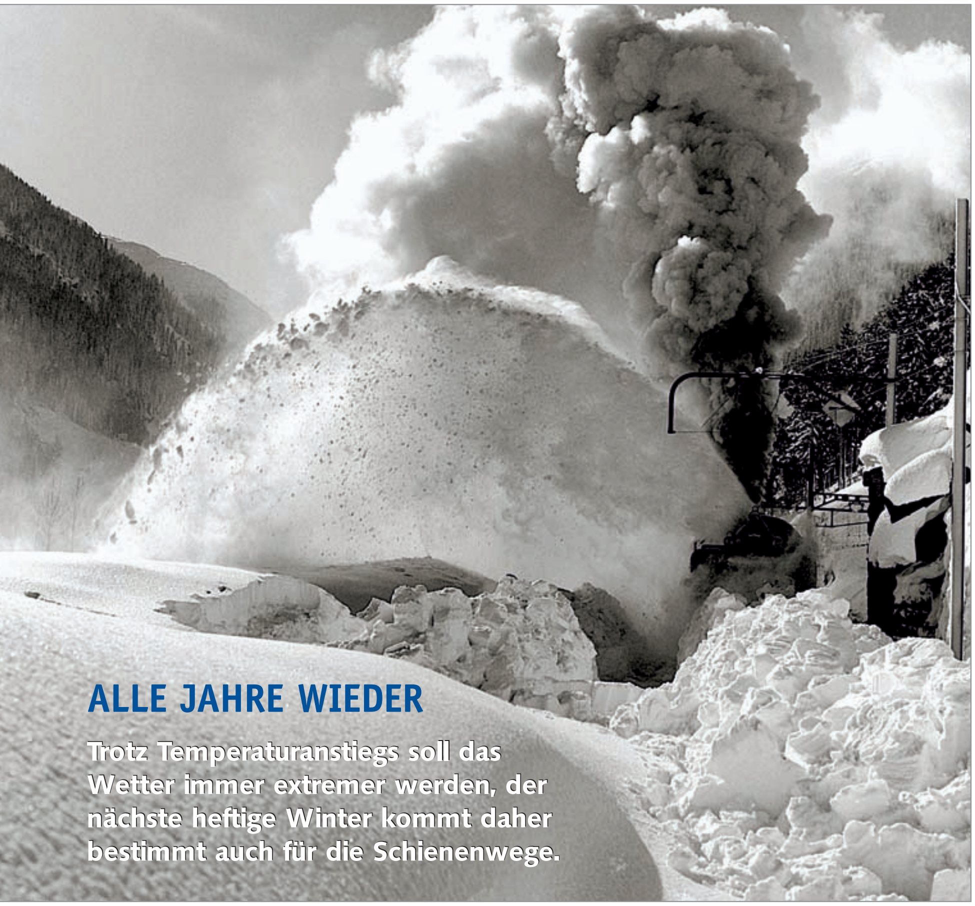
Vorschau



Foto: Chocholaty

LICHTER DER 50ER-JAHRE

Sie waren typisch wie Nierentisch und Petticoat: Den Peitschenleuchten gönnt Jörg Chocholaty einen Sonderauftritt.



ALLE JAHRE WIEDER

Trotz Temperaturanstiegs soll das Wetter immer extremer werden, der nächste heftige Winter kommt daher bestimmt auch für die Schienenwege.

Foto: Christian Zellweger

Außerdem

Adliswil und Bauma

Ein außergewöhnliches Modellbahnwochenende in der Schweiz.

Einheitslok-Klassiker

Mit Spannung wartet die Testanlage auf Märklins 01-Neukonstruktion.

Bildergeschichte(n)

Die Eisenbahnhistorie als Comic erzählt und zeichnet Markus Heiligmann.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das Januar-Heft erscheint am **13. Dezember** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Seraphin

FERNVERKEHR ADÉ

Die Sachsenmagistrale von Dresden nach Nürnberg ist nur noch ein Schatten von einst: Auf ihr fahren heute lediglich Regionalzüge.



Foto: R. Heinrich



Foto: Hajt

NÄCHSTER HALT IM BAD

Im dritten Teil der Ottbergen-Schau steht der Bahnhof Bad Driburg, in H0 originalgetreu nachgebaut, im Mittelpunkt.

100 JAHRE UNTER STROM

Sie sah so aus, war aber keine Straßenbahn: Von Anfang an elektrisch fuhr die Rheinuferbahn.



Foto: Slg. Herdam